EXCLUSIVO
Pilotamos o Bugatti Chiron, o automóvel de série mais rápido do mundo: são 420 km/h!

VW GOLF 2018
Na Europa, ele já desfila com a nova frente e um motor 1.5 TSI. Por aqui, estreia até o fim do ano

QUATRO RODAS

O NOVO SUV DA GM
EQUINOX

SUBSTITUTO DO CAPTIVA **RIVAL DO JEEP COMPASS**

Já andamos no modelo que chega ao Brasil no segundo semestre

Abril
ANO 57 EDIÇÃO 686 MAIO 2017 R$ 15,00
ISSN 977-0033590007
00695
WWW.QUATRORODAS.COM.BR

AUDI RS 6 AVANT
A perua é o sonho de todo pai de família: espaço para a turma com um V8 de 605 cv

OS AVENTUREIROS
Gol Track x Uno Way x Ka Trail: os hatches para quem ainda não pode bancar um SUV

ESPECIAL DE PNEUS
Como comprar, a nova etiquetagem, mitos e verdades, a polêmica do rodízio e muito mais!

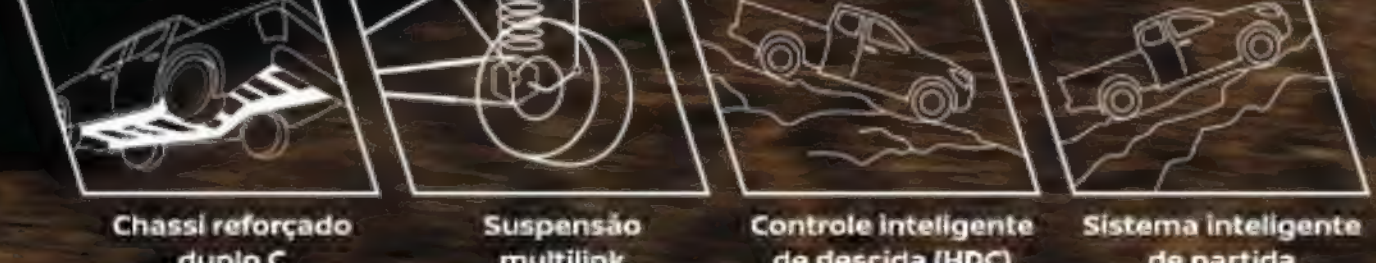
LONGA DURAÇÃO
Rodando só com etanol, como se saiu o motor do Audi A3 depois de 60.000 km

NOVA NISSAN FRONTIER.
É MAIS QUE FORÇA.

O seu caminho acaba de ganhar um design totalmente renovado, mais eficiência com o motor 2.3 l Bi-Turbo Diesel, tecnologia com o Nissan Multi-App e o painel de instrumentos em HD, além da mobilidade inteligente com o controle inteligente de partida em rampa e descida, que faz você chegar a qualquer lugar. Por isso nada é mais forte do que você e uma Nissan Frontier juntos.

Força | Tecnologia | Tradição

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



Chassi reforçado duplo C

Suspensão multilink

Controle inteligente de descida (HDC)

Sistema inteligente de partida em rampa (HSA)

NISSAN

Innovation
that excites

Acesse **nissan.com.br/frontier** ou procure a Nissan nas redes sociais.

/nissanbrasil @Nissan_Oficial Nissan_Brasil /nissanoficial

Para informações sobre o consumo,
acesse www.inmetro.gov.br e www.conpet.gov.br

Pedestre, use sua faixa.

SUMÁRIO

Edição 695 | Maio 2017 | www.quatrorodas.com.br

SEGREDO
15 A Ford está cheia de planos para o Brasil – e eles começam já em 2017

FIAT MOBI DRIVE GSR
34 O automático mais barato do país

MERCEDES-BENZ GLC COUPÉ
36 Um GLC mais urbano e descolado

S10 FLEX AUTOMÁTICA
38 A Hilux que se cuide...

VOLKSWAGEN UP!
40 A subida do compacto

CHEVROLET EQUINOX
44 Conheça o substituto do Captiva

AUDI RS 6 PERFORMANCE
50 Para divertir a família toda

KA x UNO x GOL
54 O primeiro passo para os SUVs

BMW SÉRIE 5
60 Um Série 7 (pouco) reduzido

VOLKSWAGEN GOLF
64 O melhor está onde você não vê

BUGATTI CHIRON
68 Apenas o mais rápido do mundo

ESPECIAL DE PNEUS
81 Tire todas as suas dúvidas sobre pneus: da compra ao rodízio

O DESMONTE DO AUDI A3
94 Após 60.000 km, o teste de Longa Duração do A3 Sedan chegou ao fim – e o resultado não poderia ser melhor

SEÇÕES

5 Carta ao Leitor | **8** Viva-Voz | **15** Via Expressa | **31** Testes | **76** Clássicos QUATRO RODAS
93 Longa Duração | **103** Auto-serviço | **123** Ranking dos Testes | **124** Jeremy Clarkson | **126** Top Ten

FOTO: GUSTAVO HANNUN

Menu degustação

Não é fácil fazer uma revista de automóveis que é líder do mercado há 57 anos. Mas hoje vou dividir com você as três regras básicas que ajudaram a manter a QUATRO RODAS no topo por tanto tempo.

Tudo começa, obviamente, com uma boa seleção dos carros, o principal ingrediente da nossa receita. Não basta que eles sejam relevantes para o consumidor brasileiro: é preciso de uma boa pitada de exclusividade aqui e ali, para dar um gosto diferente ao nosso molho. É nessa categoria que se encaixam os dois principais lançamentos desta edição.

Para pilotar o Chiron, o correspondente europeu Joaquim Oliveira negociou com a Bugatti por semanas até entrar na restrita lista de 20 jornalistas que iriam dirigi-lo na sua apresentação mundial. No caso do Equinox, recebemos várias negativas de colaboradores no México, na Ásia e nos EUA, já que na época ele não estava à venda nem nas autorizadas americanas. Joaquim teve que mudar sua escala de viagens e fazer uma parada em Nova York, depois de descolar um exclusivo test-drive de algumas horas.

Outro segredo para preparar uma boa revista é a variedade do cardápio. Afinal, não adianta um restaurante fazer os melhores pratos do mundo se ele são monotonamente iguais. É aí que entra o equilíbrio do tempero. Misturamos no mesmo caldo os emocionais modelos de luxo (Chiron, Audi RS 6, BMW Série 5) e os racionais carros de volume (Equinox, Golf, VW Up!), sem esquecer a vida real do Longa Duração (este mês, desmontamos o Audi A3) e as reportagens de serviço (já viu o Especial Pneus?).

Fechando o menu, finalizamos com a excelência em qualidade fotográfica. Por 30 anos, essa área da cozinha esteve nas mãos do chef Marco de Bari, que nos deixou em julho passado. Desde então, revezamos entre vários nomes, mas um deles se destaca: Christian Castanho. E não somente pelo talento como pela disposição em abraçar qualquer trabalho em qualquer condição. Colaborador desde 2005, ele é tão versátil que nesta edição conseguiu a façanha de clicar todos os carros testados no Brasil, nove ao total. Haja apetite!

Zeca Chaves
Redator-chefe
zeca.chaves@abril.com.br

FALE COM A GENTE

REDAÇÃO:
E-mail:
4rodas.abril@atleitor.com.br
Cartas: Av. das Nações Unidas, 7.221, 20º andar; CEP 05425-902, São Paulo, SP

CORREIO TÉCNICO:
Envie sua pergunta para
correiotecnico@abril.com.br

PARA ASSINAR A REVISTA:
www.assineabril.com.br
Tels: (11) 3347-2121 (Grande São Paulo); 0800-775-2828 (outras cidades), de 2ª a 6ª feira, das 8h às 22h

SERVIÇOS AO ASSINANTE:
www.abrilsac.com
Tels: (11) 5087-2112 (Grande São Paulo); 0800-775-2112 (outras cidades)

REPRINT EDITORIAL:
Compra de cópias de reportagens de QUATRO RODAS (pedidos mínimos de 1.000 cópias da mesma matéria):
eddias@abril.com.br

QUATRO RODAS NA INTERNET:
www.quatrorodas.com.br

PUBLICIDADE ABRIL:
www.publiabril.com.br
Tel: (11) 3037-2608, de 2ª a 6ª feira, das 9h às 12h e das 14h às 18h
Fax: (11) 3037-5709

TRABALHE CONOSCO:
www.abril.com.br/trabalheconosco

Hyundai Creta.

O melhor SUV da categoria nos comparativos.

Versões com câmbio automático sequencial de 6 marchas

A partir de:

R$ 85.240

Hyundai Creta Pulse 1.6 AT

1º	Hyundai Creta
2º	HRV
3º	Renegade

1º	Hyundai Creta
2º	HRV
3º	Renegade

1º	Hyundai Creta
2º	Kicks
3º	HRV
4º	Tracker
5º	Renegade

1º	Hyundai Creta
2º	Tracker

1º	Hyundai Creta
2º	Tracker
3º	HRV
4º	Renegade

1º	Hyundai Creta
2º	Tracker
3º	Kicks
4º	HRV
5º	Compass
6º	Vitara
7º	Renegade

Na cidade somos todos pedestres.

Conheça mais. Acesse hyundai.com.br

Saiba mais: /HyundaiBR

Imagens meramente ilustrativas. Oferta válida para o Hyundai Creta Pulse 1.6 com transmissão automática sequencial de 6 marchas (OCN 2018.01), ano de fabricação/modelo acessórios, documentação, manutenção ou qualquer outro produto ou serviço ofertado pelo Concessionário HMB. Valores válidos em território nacional. A foto apresentada Hyundai 5 anos: sujeita às condições previstas no Manual da Garantia do veículo. Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de Proprietário. A linha Hyundai Creta está em conformidade com o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE. Preserve a vida. Use o cinto

maioamarelo
ATENÇÃO PELA VIDA

HYUNDAI

2017/2017, preço à vista: R$ 85.240,00, com pintura sólida e frete inclusos. Preço válido até 31/5/2017 ou enquanto duraram os estoques. Não estão incluídos os preços de neste anúncio é do modelo Hyundai Creta Prestige 2.0 com transmissão automática sequencial de 6 marchas (OCN GZZZ 04), ano de fabricação/modelo 2017/2017. Garantia 5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro. Os termos e condições da Garantia Hyundai estão estabelecidos no Manual de Garantia do veículo, assim como no Manual do de segurança. Para mais informações, acesse o site: www.hyundai.com.br ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Bras 0800 770 3355.

> “Parabéns pela inovação de regionalizar a revista. Se para nós é um prazer quando a QUATRO RODAS chega em casa, imagine ter uma capa personalizada por região. É uma ideia campeã!”

Alexandre Freitas Paiva
Por e-mail

CAPA DUPLA

Lendo a Carta ao Leitor de abril sobre as diferentes capas para regiões específicas, logo pensei: como é que eles acertaram que gosto de sedã? Assinante há mais de 20 anos, eu recebi essa capa, mas numa banca aqui eu vi a versão com as picapes. Creio que a região Sudeste é a que mais mescla os gostos por SUVs, sedã e picapes. Apesar de viajar para o sul de Minas e andar por estradas de terra, onde um SUV ou uma picape atenderia muito bem, não abro mão da boa dirigibilidade que um “carro baixo” oferece.

Hernani Alfredo Dias
São José dos Campos (SP)

Achei uma boa sacada fazer as duas capas diferentes, sendo a das picapes voltada a regiões onde esse tipo de veículo tem maior aceitação, enquanto a dos sedã fica para a maior parte do país. O que não foi uma boa ideia é repetir o comparativo de setembro passado. Como o Corolla mudou pouco, não tinha nem como dar resultado diferente.

Rafael Susas
São Paulo (SP)

SEDÃS MÉDIOS

Sobre a matéria “Quem quer ser Toyota Corolla?” (abril), gostaria de responder à GM, que contratou uma consultoria para saber por que o Cruze não decola em vendas. Resposta: economia de palito e erro grosseiro de percepção do que o cliente espera de um carro de R$ 100.000. Sou cliente GM há anos e tenho um Cruze LTZ da primeira geração. Não comprei o atual só porque ele não tem repetidores laterais de seta nem regulagem de altura dos cintos. A mesma economia de palitos faz com que o Tracker não tenha ESP e esteja vergonhosamente vendendo menos de 500 unidades ao mês.

José Aparecido de Paula
Florestal (MG)

A GM não precisava contratar consultoria nenhuma para entender por que o Cruze não vende bem. Ela perdeu o carisma há muito tempo. O último carro carismático que ela teve no Brasil foi o Vectra lançado no ano de 1996. Depois dele, apenas modelos burocráticos e sem graça. Após vários anos comprando Monza, Kadett, Astra e Vectra, este ano também me rendi aos japoneses e comprei um Civic Sport. Em apenas duas semanas, já posso afirmar: vai ser difícil voltar à Chevrolet.

Renato Vernareccia
São Paulo (SP)

O que faz o Corolla ser imbatível em vendas é a convivência com ele. Muito confortável, porém estável e gostoso de dirigir, ele não revela problemas com o tempo. Barulhos, então, é uma coisa que o dono desconhece. Sem falar das revisões: suas autorizadas não estão ali para enganar você, empurrar serviços desnecessários e outras coisas irritantes que as demais marcas fazem. É isso que faz o Corolla ter donos tão fiéis: na minha família, já vamos para o quinto.

Daniel Pilavjan
São Paulo (SP)

Corolla não perdeu a majestade, mas com certeza o sucessor ao trono desse modelo não é o Cruze. O conjunto/projeto do Civic Geração 10 é superior ao dos outros dois concorrentes – na arrancada, retomada, estabilidade etc.

Henrique Queiroz Ribeiro
Goiânia (GO)

O Corolla tem o melhor item de série: confiança do consumidor. Mesmo caretão, ele continuará sendo o best-seller. Lamento pela Honda. Quem diria que a montadora que fez o New Civic inovador em 2006 erra feio agora. Acho ela que exagerou no tamanho e esqueceu de inovar na motorização – todas as versões deveriam ser 1.5 turbo.

Igor Jorge de Sant'Anna
Rio de Janeiro (RJ)

QUEBROU,
TRINCOU?

AUTOGLASS RESOLVE.

Imprevistos podem acontecer em qualquer hora e lugar. Mas não é o fim do mundo. Autoglass tem vidro automotivo, farol, lanterna, retrovisor e para-choque das melhores marcas, com garantia e lojas em todo Brasil.

autoglass.com.br

AUTOGLASS

PICAPES MÉDIAS

Eu não entendo como produtos recém-lançados como a Mitsubishi L200, a Nissan Frontier e a um pouquinho antiga Toyota Hylux (lançada em 2015) conseguem ser inferiores em equipamentos, eficiência e preço ("Jornada dupla", abril). Parabéns à Chevrolet S10.

Ricardo Alexandre de Souza.
Águas Claras (DF)

A Hilux é a mais cara e fraca das concorrentes, mas é a que mais vende. Realmente, como disse a reportagem, ela está em um universo isolado: só que é de qualidade e robustez.

Paulo Drefahl Neto
Rio Negrinho (SC)

CAPTUR X DUSTER

A Renault acertou no design, mas pecou no recheio do Captur ("Dinastia francesa", abril). Tem um motor simplório e com as mesmas falhas em ergonomia que o Duster. Deveriam rebatizar o Captur para New Duster. Entendo que a marca precisou enxugar os custos para entregar um bom veículo a preço justo, mas esse segmento está cada vez mais competitivo e os brasileiros, cada vez mais exigentes e atentos às novidades. Não basta ser só bonito.

Monty Silva
Salvador (BA)

Não acho que o Duster deixará de ocupar seu lugar no mercado com o Captur. Há atrativos de conforto que o Captur não o supera. Acredito, sim, numa reestilização do Duster em breve e numa versão de sete lugares para atuar nesse segmento.

Cesar A. Spaziante
Rio Claro (SP)

CORREÇÕES

- O novo Pajero Dakar tem comprimento de 470 cm – 280 cm é a medida do seu entre-eixos (pág. 14, abril)
- A legenda do comparativo dos sedãs afirma que o Cruze LTZ-2 tem multimídia e painel diferentes do LTZ-1. Na verdade, são iguais em ambos. (pág. 39, abril)

FEZ O FLAGRANTE? MANDE PARA NÓS

Carros bizarros, placas estranhas ou gambiarras engraçadas... Vale de tudo! - VIVAVOZ.4RODAS@ABRIL.COM.BR

VALEU PELA DICA!

Se você não sabe o que há atrás do papelão, a inscrição dá uma bela ajuda. Afinal, quem imaginaria que este para-brisa é de vidro?

Adriano Coura
Lorena (SP)

TRABALHO AUTORAL

Deve dar um orgulho danado para o dono chegar em casa todo dia, olhar na garagem e dizer: "Fui eu quem fiz".

Antônio Machado
Campos Novos (SC)

DUBLÊ DE CINEMA

Velozes Furiosos já está filmando no Brasil! E no intervalo das gravações, um dos atores foi ao shopping só para fazer um lanchinho.

Elso Timoteo Ribeiro
Barueri (SP)

BRASÍLIA ESTÁ DIVIDIDA

Enquanto o filhinho não cresce, o pai faz questão de levar seu menino para passear de mãos dadas por aí.

Paulo Vieira de Andrade
Santos (SP)

MILLE BEIJOS

Todo mundo que passa pelo Uno não resiste e vai logo dizendo: "Está na cara que esse aí anda todo apaixonado".

Marcelo Trindade
Carlos Barbosa (RS)

MAS QQ É ISSO?

O chinesinho Chery QQ chegou por aqui e já se misturou com os locais: agora só anda de gravata, que ganhou dos amigos da GM.

Juliano Tonet
Porto Alegre (RS)

Você achava
que empresário
de sucesso
era um homem
de terno.

#desacne

Você ainda acha
que precisa escolher
entre potência
e economia?
Acesse desache.com.br

Motor TSI
com 105 cv

Novo sistema
interativo
Composition Phone

Novo painel
com luz ambiente
em LED

Novo volante
multifuncional

Nova versão
Connect com rodas
de liga leve 15"

Chegou o novo up! Feito de novas ideias.

Volkswagen

EDITORA Abril

Fundada em 1950

VICTOR CIVITA (1907-1990) ROBERTO CIVITA (1936-2013)

Conselho Editorial: Victor Civita Neto (Presidente), Thomaz Souto Corrêa (Vice-Presidente), Alecsandra Zapparoli e Giancarlo Civita

Presidente do Grupo Abril: Walter Longo

Diretora Editorial e Publisher da Abril: Alecsandra Zapparoli
Diretor de Operações: Fábio Petrossi Gallo

Diretor de Assinaturas: Ricardo Perez
Diretora da Casa Cor: Livia Pedreira
Diretor da GoBox: Dimas Mietto
Diretora de Mercado: Isabel Amorim
Diretor de Planejamento, Controle e Operações: Edilson Soares
Diretora de Serviços de Marketing: Andrea Abelleira
Diretor de Tecnologia: Carlos Sangiorgio

Diretor Editorial - Estilo de Vida: Sergio Gwercman

QUATRO RODAS

Redator-chefe: Zeca Chaves
Editores: Paulo Campo Grande, Péricles Malheiros, Ulisses Cavalcante, Leo Nishibata
Repórteres: Vitor Matsubara, Isadora Carvalho e Henrique Rodriguez
Editores de Arte: Fernando Pires e Fabio Paiva
Pilotos de Teste: Jorge Luiz Alves e Eduardo Campilongo
Estagiário: [illegible]
Controle Administrativo: Cristiane Pereira
Atendimento ao Leitor: Sandra Hadich, CTI: André Luiz, Marcelo Tavares e Marisa Tomas
www.quatrorodas.com.br

PUBLICIDADE Ana Paula Moreno (Moda, Decoração e Construção), Cristiano Persona (Financeiro, Mobilidade, Imobiliário e Serviços Empresariais), Daniela Serafim (Tecnologia, Telecom, Saúde, Educação, Agro e Serviços), Karina Kattan (Bens de Consumo, Turismo, Entretenimento e Mídia), William Hagopian (Regionais) **ABRIL BRANDED CONTENT** Edward Pimenta **ASSINATURAS** Adailton Granado (Processos e Produção), Daniela Vada (SAC), Icaro Freitas (Circulação Avulsas), Luci Silva (Relacionamento e Gestão Comercial), Patricia Frangiosi (Comunicação), Rodrigo Chinaglia (Produtos), Wilson Paschoal (Canais de Vendas) **MARKETING DE MARCAS** Carolina Fioresi (Eventos), Cinthia Obrecht (Estilo de Vida e Femininas), Keila Arciprete (Veja e Vejinhas), Leander Moreira (Exame) **ESTRATÉGIA DIGITAL** Edson Ferrão **MERCADO/BI** Rafael Gajardo **OPERAÇÕES DE PUBLICIDADE DIGITAL** Renata Guimarães **SEO** Isabela Sperandio **PARCERIAS E TENDÊNCIAS** Airton Lopes **PRODUTO** Renata Gomes **VÍDEO** André Vaisman (Colaboração em Direção de vídeo) Adriana Yoshida (Estilo), Alexandre de Oliveira (Técnico e Editorial), Rudah Poran (Arte e Corporativo) e Sávio Navarro (Informação) **MARKETING CORPORATIVO** Mauricio Panfilo (Pesquisa de Mercado), Diego Macedo (Abril Big Data), Gloria Porteiro (Licenças), Thais Rocha (Relações com o Mercado) **DEDOC E ABRILPRESS** Valter Sabino **PLANEJAMENTO, CONTROLE E OPERAÇÕES** Adriana Favilla, Adriana Kazan, Emilene Pires e Renata Antunes **RECURSOS HUMANOS** Alessandra de Castro (Desenvolvimento Organizacional), Ana Kohl (Serviços de RH) e Márcio Nascimento (Remuneração e Benefícios)

Redação e Correspondência: Av. das Nações Unidas, 7221, 2º andar, Pinheiros, São Paulo, SP, CEP 15425-902, tel. (11) 3037-2000. Publicidade São Paulo e informações sobre representantes de publicidade no Brasil e no exterior: www.publiabril.com.br

---

QUATRO RODAS 695 (ISSN 1053-5938), ano 57, é uma publicação mensal da Editora Abril. Edições anteriores: [illegible] Distribuída em todo o país pela Dinap S.A. Distribuidora Nacional de Publicações, São Paulo. QUATRO RODAS não admite publicidade [illegible].

Serviço ao Assinante: Grande São Paulo: (11) 5087-2112 Demais localidades: 0800-775-2112
www.abrilsac.com

Para assinar: Grande São Paulo: (11) 3347-2141 Demais localidades: 0800-775-2145
www.assineabril.com.br

LICENCIAMENTO DE CONTEÚDO
Para adquirir os direitos de reprodução de textos e imagens,
ligue: (11) 3990-1329 / (11) 3990-2059
e-mails: atendimentoconteudoabril@abril.com.br e abrilcontent@abril.com.br
Acesse: www.abrilconteudo.com.br

IMPRESSA NA GRÁFICA ABRIL
Av. Otaviano Alves de Lima, 4400, Freguesia do Ó, CEP 02909-900, São Paulo, SP

IVC | FIPP | ANER | SIP

GRUPO Abril
Presidente AbrilPar: Giancarlo Civita

Presidente do Grupo Abril: Walter Longo

Diretor de Operações: Fábio Petrossi Gallo
Diretora Editorial e Publisher da Abril: Alecsandra Zapparoli
Diretor Superintendente da Gráfica: Eduardo Costa
Diretor Superintendente da Total Express: Bruno Tortorello
Diretor Comercial da Total Publicações: Osmar Lara
Diretor de Auditoria: Thomaz Roberto Scott
Diretora Jurídica: Mariana Macia
Diretora Corporativa de Marketing: Melina Konstadinidis Porcel
Diretora Corporativa de Recursos Humanos: Claudia Ribeiro
Diretora de Relações Corporativas: Meire Fidelis

www.grupoabril.com.br

SEGREDO
– O QUE VEM POR AÍ –

DESIGN
Efeito de luz e sombra realçam os volumes na lateral da carroceria

INTERIOR
Hatch terá novos equipamentos de assistência ao motorista

MOTOR
O 1.5 Dragon de 3 cilindros substitui o 1.6 Sigma, de 4 cilindros

Novo Focus: estreia quase simultânea aqui e na Europa

A família Ford de mudança

Até o fim do ano, a Ford vai mostrar o Fiesta reestilizado, a próxima geração do Focus, o novo EcoSport e o há muito esperado Mustang

Quer saber o calendário de lançamentos da Ford daqui até o fim do ano? O primeiro a chegar será o novo Fiesta. Ele só deve estrear em setembro. E não será o exemplar de nova geração, que estará debutando na Europa na mesma época. Por aqui, a Ford optou por reestilizar o modelo, como testemunha o flagrante (*ao lado*) feito pelo leitor Ricardo Makino. As mudanças serão mínimas, com retoques em elementos como grade dianteira, faróis e lanternas, de modo que fiquem parecidos (talvez iguais) aos da nova versão europeia. Lembra do Peugeot 206 1/2, a solução que a Peugeot deu para o nosso 206, quando o 207 chegou à Europa? É mais ou menos isso que deve acontecer com o Fiesta.

Fiesta: camuflagem esconde o que muda

Enquanto espera por essa novidade, a Ford vai iniciar o lançamento do novo EcoSport (*a foto, na página seguinte, é do leitor Airton Brito*). O plano da fábrica é fazer o modelo reestilizado virar trending topic nas

redes sociais bem antes do início das vendas. Normalmente, essa estratégia tem um efeito colateral indesejado, que é dar ao consumidor a sensação de déjà vu quando o carro chegar de fato às lojas. As primeiras aparições oficiais do EcoSport no Brasil vão acontecer entre julho e agosto, mas o início das vendas será entre outubro e novembro.

No fim do ano chega o novo Focus, aí sim, uma nova geração. E o lançamento aqui será quase simultâneo ao da Europa. Pelo que já se falou nas publicações estrangeiras, o hatch de quarta geração muda bastante. Começa pela grade, que ganha um recorte na base, perdendo em parte a famosa forma copiada dos Aston Martin. O capô ganha vincos mais pronunciados, assim como na lateral, em que as formas musculosas destacam a linha de cintura e as caixas de rodas. A área envidraçada ganha novo contorno, evidenciado na projeção por um friso cromado.

O futuro Focus será mais bem equipado, com itens como a central SYNC 3, alerta de mudança involuntária de faixa e faróis full led, entre outros. Sob o capô, o motor 1.6 Sigma de quatro cilindros cede lugar ao novo 1.5 Dragon de três cilindros (que também vai equipar o EcoSport). E antes do ano acabar, será a vez do Mustang. O esportivo que estreia em outubro, como linha 2018, não será exatamente igual ao mostrado no Salão de São Paulo, em novembro de 2016, mas uma versão reestilizada – e, nesse caso, não tem nada a ver com a adaptação ao gosto local. O motivo é que a atual geração do modelo, a sexta, lançada em 2015, chegou ao meio do ciclo de vida. Como se vê pela foto abaixo, distribuída recentemente pela Ford no mercado norte-americano, entre as mudanças, os destaques são grade e para-choque mais largos, os faróis com novo design e o capô, com aberturas com duas tomadas de ar. A sétima geração do Mustang ainda está longe, prevista só para 2020.

EcoSport já roda no Brasil. Mustang terá a reestilização dos EUA

SUV da VW já tem nome: T-Cross

Nos últimos meses, temos falado muito sobre a renovação da Volks. Como essas informações nunca são oficiais e é comum as fabricas mudarem os planos no meio do caminho, nem todos os prognósticos se confirmam integralmente. Para atualizar as informações sobre a VW, aqui vai um resumo de como ficará a linha no Brasil até o final da década. Por ordem de posicionamento no mercado: Gol (atual), Up! (reestilizado, veja teste nesta edição), Fox hatch (atual, mas será reestilizado), novo Polo hatch (a ser lançado este ano), Voyage (atual), Virtus (o novo Polo em versão sedã), Jetta (será reestilizado), Golf (já reestilizado, veja impressões nesta edição), o novo SUV compacto (terá a plataforma de Polo/Virtus alongada e reforçada, e se chamará T-Cross e não T-Roc, que é um SUV maior) e a nova Saveiro (mesma plataforma do SUV). Não relacionamos a Amarok, e nem os importados Passat, Tiguan e Touareg (que muda em 2018).

O sedã Virtus e o SUV T-Cross serão derivados da mesma base

ARQUIVO PRIVADO

CHERY

Destaque da Chery no Salão de São Paulo de 2016, o Tiggo 2 chega às lojas em julho deste ano. A foto do carro em teste aqui foi feita pelo leitor Mario Guimarães Neto

PEUGEOT

Lançado em 2012, o hatch 208 deve ganhar um sucessor (será o 209?) em 2018. Uma mula do modelo já foi flagrada em testes de inverno na Suécia.

HONDA

Honda Fit e City serão reestilizados O primeiro no segundo semestre deste ano e o segundo no primeiro semestre de 2018

JAC

O T40, o mais novo SUV compacto de JAC, já tem data para chegar: junho deste ano. O flagrante foi feito pelo leitor José Carlos Filho.

Sandero Cup

O Sandero R.S. de pista já está pronto. O modelo baseado no R.S. de rua (foto) recebeu preparação básica: alívio de peso (com o retirado de todo o interior), escapamento direto (sem catalisador nem silenciador), amortecedores de competição e gaiola de segurança. A categoria que a Renault vai criar para ele ainda demora a chegar. Segundo uma fonte, a Sandero Cup deve ficar para o ano que vem. Enquanto isso, a marca vai usar o protótipo como show car em eventos.

MANDE SEU SEGREDO

Fotografou um segredo? Mande seu flagra para nós –

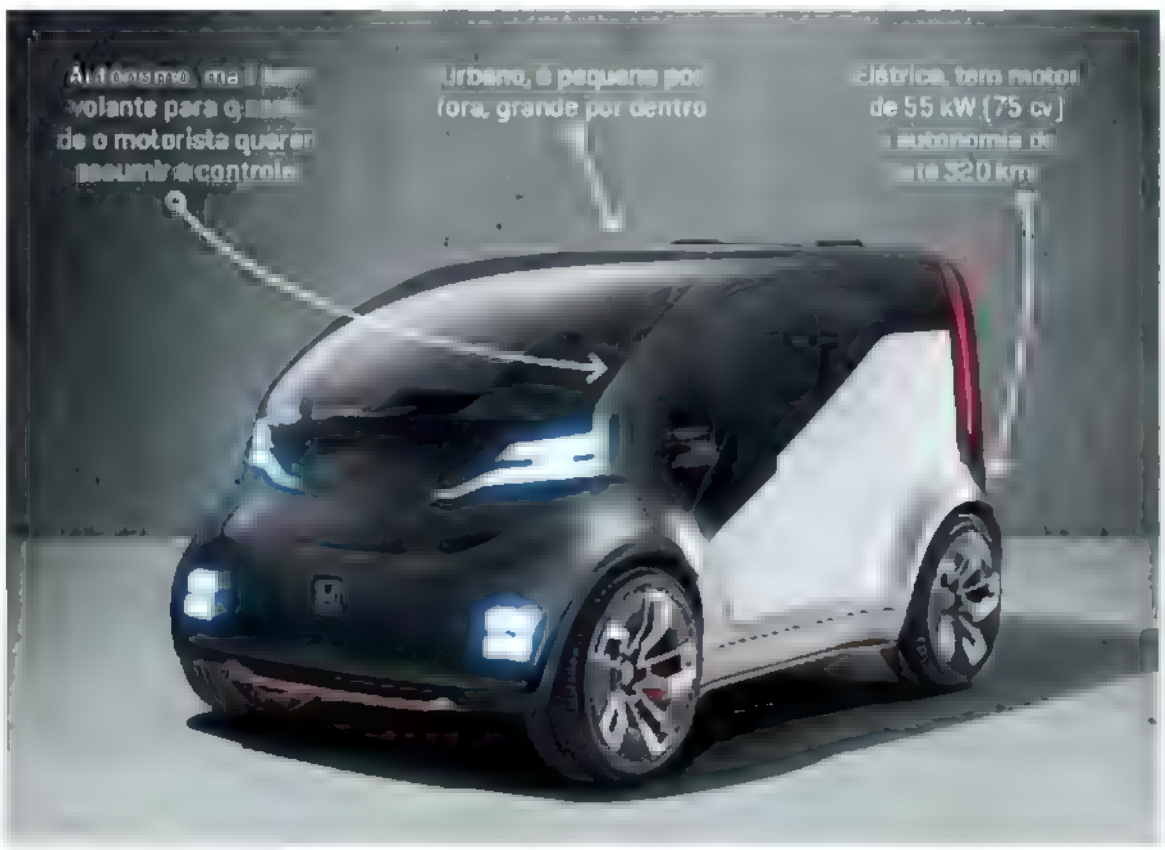
PCG@ABRIL.COM.BR

TAL PAI, TAL FILHO

A data de lançamento do BMW Série 5 (*veja teste nesta edição*) ainda era sigilo quando as fotos feitas pelo assinante Roberval Ramos chegaram à redação. O flagrante foi em Extrema (MG), quando Ramos viajava com a esposa, Pamela, e os filhos, Enzo e Heloísa. Aliás, foi Enzo, que tem 6 anos e já é um apaixonado por carros, quem viu o BMW primeiro

CONCEITO: HONDA NEUV

Este modelo usa recursos de inteligência artificial e big data para simular emoções e interagir com o motorista de uma forma mais próxima. Segundo a fábrica, parte dessa tecnologia deve chegar ao mercado em 2020.



PARA SUPERAR CONCEITOS ULTRAPASSADOS,
UMA AVALIAÇÃO BEM RECENTE: 1º LUGAR
NO COMPARATIVO DE SEDANS MÉDIOS.
VENCEDOR DO COMPARATIVO
médios da Quatro Rodas. E o veredicto publicado na revista não deixa dúvida ao afirmar
da mudança com o novo Chevrolet Cruze. Vá até uma concessionária e faça o test-drive.
#SEJAAMUDANÇA
NOVO CHEVROLET CRUZE 2017
3 ANOS DE GARANTIA
chevrolet.com.br
Minha escolha faz a diferença no trânsito.
- Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores. CAC: 0800 702 4200 - Ouvidoria GMAC: 0800 722 6022

Apple CarPlay é uma marca registada da Apple Inc. Android Auto, Android e Google são marcas registadas da Google Inc.

A maçonaria dos esportivos

Donos de Ferrari, Porsche, Lamborghini e Maserati criam grupo tão restrito que há até fila de espera e aprovação coletiva dos novos membros POR ISADORA CARVALHO

Se você estiver em uma das estradas paulistas num domingo e tiver sorte, poderá ver de perto um comboio dos carrões mais exclusivos que existem no país. Trata-se do maior encontro de superesportivos da América do Sul, que ocorre a cada três meses em São Paulo. Porém, não basta ter um carrão para participar. É preciso pertencer a um grupo exclusivo e disputado chamado Motorgrid.

É quase uma espécie de maçonaria dos esportivos. Para entrar, é necessário ser aprovado pelos membros – são 730. "O nome é divulgado por mensagem no grupo de WhatsApp para a apreciação de todos. Se dois tiverem algo contra, a pessoa não entra", conta Eduardo Schkair Junior, 27 anos, fundador do grupo.

Aprovado, o novo integrante ganha uma pulseira com o logotipo do Motorgrid. Assim como os símbolos maçônicos, é um discreto sinal que ajuda os sócios a se reconhecerem mesmo fora dos eventos automotivos.

A confraria surgiu há quatro anos com o objetivo de juntar proprietários de bólidos que queriam rodar em segurança pela capital paulista. "Começamos de maneira bem informal. Reuni alguns conhecidos e, descemos para o Guarujá (SP) em 16 esportivos, entre Ferrari, Lamborghini e Porsche, para um bate e volta", relembra Schkair, dono de uma F355.

A informalidade conquistou os associados e a iniciativa foi ganhando fama – hoje há aproximadamente 3.000 candidatos em lista de espera.

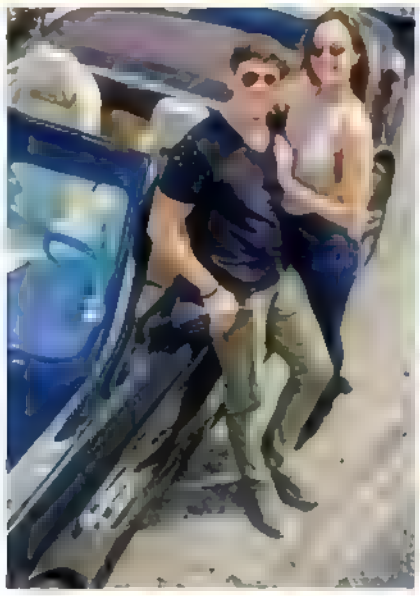
QUATRO RODAS acompanhou o último encontro dessa turma. A 14ª edição do PEA (Passeio e Encontro de Amigos) reuniu 352 veículos, sendo 80 Porsche e 35 Ferrari. Dá para notar que o encontro tem clima bem família, com predominância de casais com filhos e homens solteiros. "Eu espero ansioso pelo encontro, pois é uma oportunidade única de ver de perto os principais lançamentos do mercado de luxo", explica o empresário Allyson Simões, ao lado do seu Mercedes-Benz SL 63 AMG.

As reuniões cresceram tanto que já atraíram até patrocinadores: atualmente são 16 marcas que ajudam a cobrir o custo do passeio, que assim como os carros não é nada barato – R$ 100.000 por evento.

Renne Arantes, dono de um Nissan GT-R, fez uma tatuagem em homenagem ao grupo. Foi graças aos passeios que voltou a ter prazer em andar de carrão após ser assaltado

Fundador do grupo, Schkair posa com um C 63 AMG

Ao todo, 35 Ferrari estavam presentes na 14ª edição, inclusive uma antiga F355 – não há restrição de idade dos carros. Os sócios recebem uma pulseira com a marca do grupo, que é usada por eles até no dia a dia



Allyson e a namorada, Amanda Primona, não perdem o passeio – juntos, já foram a mais de dez encontros. Não há cena mais comemorada do que uma Lambo ao lado de uma Ferrari

HONDA
The Power of Dreams

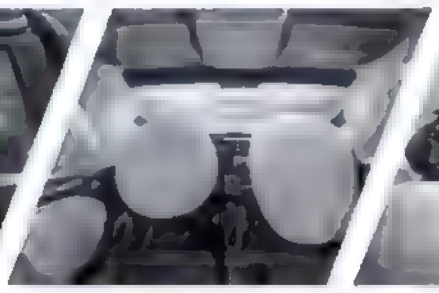
Chegou o Honda

WR-V

A vida por outro ângulo.

Minha escolha faz a diferença no trânsito.

Multimídia de 7" com navegador GPS, tecnologia em todos os detalhes.



6 airbags (frontais, laterais e de cortina), mais segurança para motorista e passageiros.

Exclusivo conjunto de suspensões para absorção de impactos e mais conforto ao dirigir.

Faróis com luzes de rodagem diurna em LED, design moderno aliado a um visual robusto.

Sistema Honda ULTRA Seat, versatilidade e muito mais espaço interno.

honda.com.br/hondawrv

WR-V

FAÇA UM TEST DRIVE E CONCORRA A UM WR-V

Saiba mais em honda.com.br/hondawrv

Certificado de Autorização Caixa nº 4-0282/2017

INMETRO

HONDA

Estas foram as matérias mais lidas no nosso site no último mês. Não viu, acesse:

QUATRORODAS.COM.BR

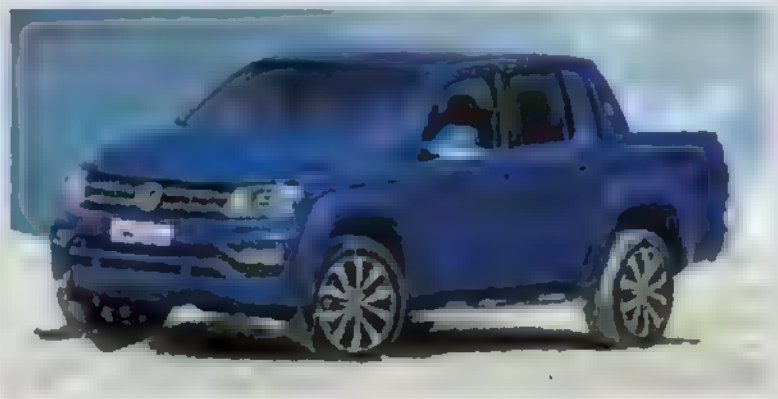
facebook.com/quatrorodas instagram.com/quatro_rodas

O SURREAL PROCESSO DE MONTAGEM E TESTE DO MOTOR DO BUGATTI CHIRON

Dinamômetro próprio e simulador de Nürburgring só para testar seu W16 de 1.500 cv

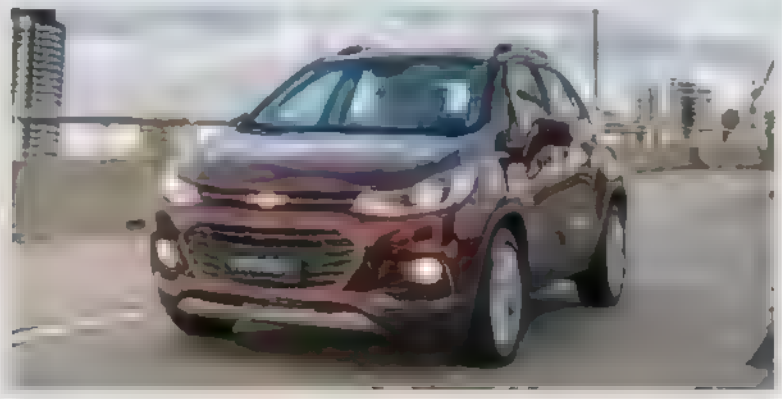
Teste da VW Amarok Extreme: uma picape disfarçada de sedã

Levemente reestilizada, a picape média assume sua vocação urbana e tem seus atributos reforçados. Apesar do seu motor diesel de 180 cv, parece um Jetta superdimensionado



Doze decisões equivocadas das montadoras no Brasil

Tracker sem ESP, Mobi com motor três cilindros, Golf 1.6 MSI seguido do 1.0 TSI, Linea vendido como sedã médio apostas erradas, decisões inexplicáveis e economia barra.



Os itens de série mais ridículos do mercado brasileiro

Das grandes pérolas do humor vistas em fichas técnicas, há "vidros manuais" do Up!, "porta-malas inteligente" do Chery QQ e "maçanetas internas pretas do Sandero

Nove dicas para fazer seu motor durar mais

Aprenda os segredos para esticar a vida útil do coração do seu carro: não aquecê-lo antes de começar a rodar, levar o veículo para viajar, usar a transmissão com sabedoria

Black Cab: tecnologia ajuda a manter uma tradição

História passada a limpo

A partir de 2018, os tradicionais táxis ingleses vão ganhar motores elétricos para atender às leis ambientais da cidade de Londres POR PAULO CAMPO GRANDE

Os famosos táxis londrinos vão trocar os motores movidos a diesel por sistemas híbridos, gasolina-eletricidade. A nova geração dos chamados Black Cab, que incorpora essa tecnologia, chega ao mercado em janeiro de 2018. A fabricante London Taxi Company (controlada pela Geely) não deu detalhes do TX5. Mas sabe-se que será do tipo plug-in (cujas baterias podem ser recarregadas em tomadas) e terá um motor a gasolina fabricado pela Volvo (outra empresa do grupo chinês), que deve trabalhar só como gerador de energia, sem nunca tracionar o veículo.

Essa não é única inovação do modelo, porém. Inteiramente novo, o TX5 será ainda mais espaçoso. Reafirmando sua fama de carro espaçoso, é capaz de levar um cavalheiro sem que ele precise retirar sua cartola para entrar e sair do veículo. Terá vaga para seis pessoas, contra as cinco da geração anterior, a FX4. E virá com modernidades como conexão wi-fi e tomadas para alimentação de

Híbrido plug-in, TX5 terá cabo para recarregar [illegible]

dispositivos portáteis na cabine dos passageiros, entre outros recursos. O estilo não muda.

A aposentadoria dos motores diesel vem atender a uma lei que determina que todos os táxis licenciados a partir de 2020 sejam capazes de rodar sem emissões. Os veículos não precisam ser 100% elétricos, mas devem ter a possibilidade de funcionar sem poluir pelo menos enquanto estiverem no centro expandido de Londres. Teoricamente, os táxis antigos poderão continuar em uso até 2032. Mas o governo britânico prometeu incentivos para os motoristas substituírem seus veículos. Segundo uma pesquisa, 80% dos condutores já se manifestaram interessados na troca.

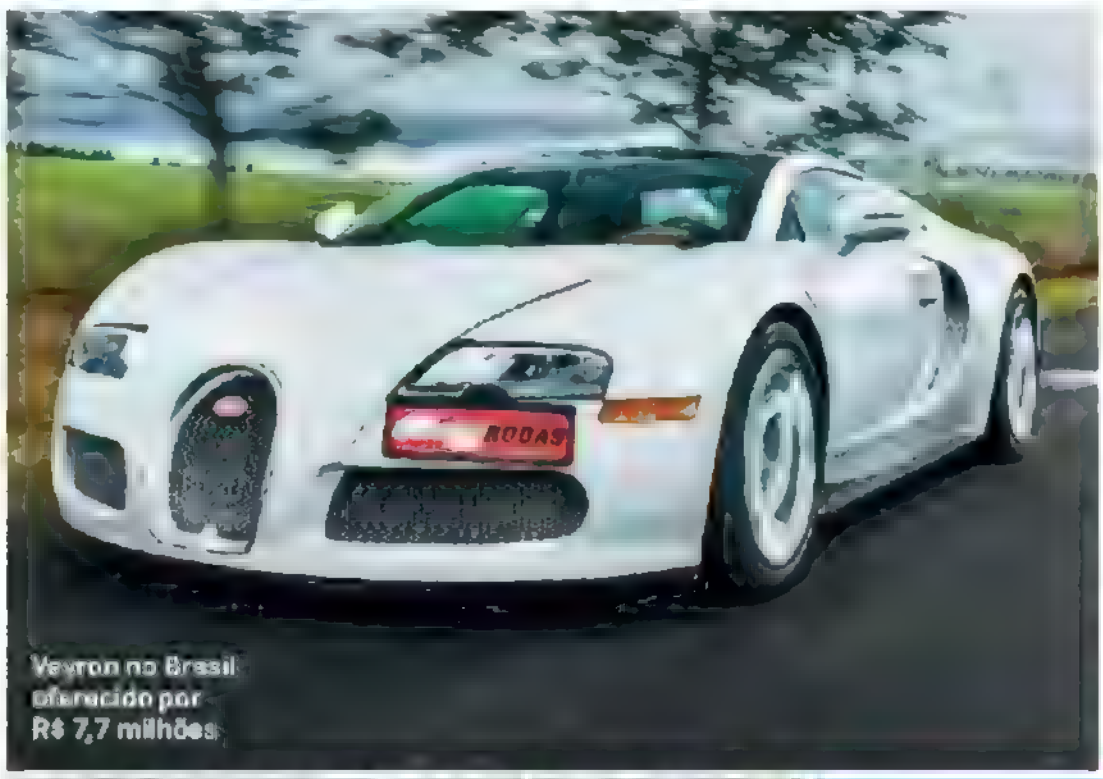
Os taxis londrinos rodam com diesel desde 1952. Esse combustível conquistou os motoristas de praça por conta da maior autonomia e dos custos menores. Curiosamente, o primeiro táxi motorizado registrado em Londres, em 1897, era elétrico. Assim, os mais tradicionais não vão ter do que reclamar.

Bye bye, Brasil!

Aston Martin engrossa grupo das marcas de luxo fora do país

POR VITOR MATSUBARA

O mercado de superesportivos sofreu uma importante baixa em março. Após quase sete anos, o grupo SHC resolveu encerrar a importação de carros da Aston Martin para o mercado brasileiro. Dos tempos em que chegou a vender 36 unidades (como em 2011, seu primeiro ano de importação) só ficaram boas lembranças: apenas dois exemplares do modelo Vantage foram emplacados em 2016, segundo dados da consultoria Jato Dynamics. Relembre abaixo outros casos de grandes marcas que deixaram nosso país.



Veyron no Brasil oferecido por R$ 7,7 milhões

← BUGATTI

Depois de ser uma das estrelas do Salão do Automóvel de 1994, a Bugatti só voltou ao país em 2010 pelas mãos da British Cars do Brasil, que também representava a Bentley por aqui. Apostando no potencial do mercado nacional, a empresa trouxe até um Veyron avaliado em R$ 7,7 milhões para ser exposto no Salão de 2010, de onde partiu para um showroom à espera de um comprador – algo que nunca aconteceu. Sem clientes, a Bugatti abandonou o mercado no começo deste ano. A Bentley, porem, continua aceitando encomendas, por meio do grupo Careiga

Alfa 2300 é a produção local

↑ ALFA ROMEO

Poucas marcas são lembradas com tanto saudosismo quanto a Alfa Romeo. Ela esteve aqui em duas ocasiões: como fabricante, entre 1974 e 1986, e importada pela Fiat, de 1991 a 2006. Apesar das críticas de falta de confiabilidade dos veículos e alto custo de manutenção, a Alfa ainda tem uma legião fiel de fãs. A FCA já comentou que o *cuore sportivo* voltará a rodar nas nossas ruas, mas nunca diz quando isso de fato acontecerá

Spyker C8: raridade holandesa

↑ SPYKER, LOTUS, PAGANI E KOENIGSEGG

Nascida em 2008, a Platinuss esteve em duas edições do Salão do Automóvel, trazendo raridades como o Pagani Zonda R, uma versão de competição que teve apenas dez unidades produzidas. Em quase três anos de vida, a empresa representou Lotus, Spyker, Pagani e Koenigsegg – chegou a encomendar um CCXR adaptado para rodar com etanol. O sonho durou até 2011 e nenhuma das marcas voltou ao mercado brasileiro desde então.

QUATRO RODAS

Muito além da navegação

A linha de **GPS Automotivo** mais completa do Brasil

- GPS Automotivo
- Câmera de Ré
- TV Digital
- Alerta de Velocidade

Mais de **45.000** pontos de interesses catalogados e avaliados pelo **Guia Quatro Rodas**

À venda nas melhores redes de varejo e no site:

Lojaquatrorodas.com.br

AQUARIUS

Abril MÍDIA

GKA 4656
VENCEDOR DO COMPARATIVO
CHEVROLET S10 HIGH COUNTRY 2017
3 ANOS DE GARANTIA
chevrolet.com.br
Minha escolha faz a diferença no trânsito

TANTA TECNOLOGIA E FORÇA SÓ
PODERIAM NOS LEVAR PARA UM LUGAR:

S10, NÚMERO 1 NO COMPARATIVO
DE PICAPES MÉDIAS DIESEL*.

FIND NEW ROADS

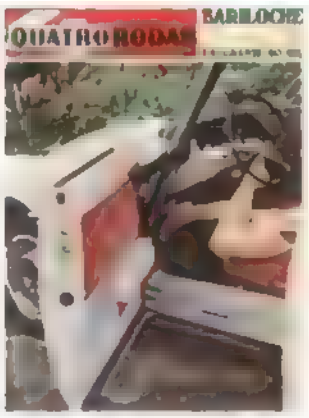
CHEVROLET

Os destaques de QUATRO RODAS em abril de...

O Chevette SL tinha novidades para a edição 202. Apesar do mesmo conjunto mecânico, formado por um motor 1.4 de 68 cv e um câmbio de quatro marchas, ele se consagrava como um dos carros mais econômicos do país: fazia até 13,2 km/l em ciclo misto.

RESULTADO AO GOSTO DO CLIENTE

O comparativo entre Fiat 147 L e VW 1300 L foi um dos poucos em que o resultado ficou a cargo do leitor, já que eles terminaram empatados. Enquanto o Fiat ia melhor em consumo, desempenho e segurança (ele tinha freios a disco na dianteira), o Volks era mais barato e mostrava-se superior no conforto, na mecânica conhecida e, de quebra, na maior rede de concessionários. Os faróis, com boa iluminação, também eram trunfos do alemão – os do italiano eram muito fracos para as estradas.



Um dos maiores ícones da indústria automotiva, o Karmann-Ghia chegava com um novo e elástico motor 1500, mais potente e com torque bem superior ao antigo 1200.

Um mês depois do Gol, era a vez de a Parati ganhar cara nova. Assim como no hatch, as mudanças foram tão discretas que a novidade mais importante era o novo rack de teto.

Revelamos a Courier, a picape do Fiesta que só chegaria quatro meses depois às lojas, com a melhor capacidade de carga da categoria. Foram 16 anos de mercado.

Perto da estreia do novo Corolla, fomos até a Europa para conhecer o que seria a 10ª geração do sedã: o Auris. No fim, o brasileiro chegou sem em nada lembrar o europeu.

TESTES

PETROBRAS GRID
COMBUSTÍVEL OFICIAL
TODOS OS VEÍCULOS DA SEÇÃO TESTES

ECONOMIA APLICADA

Pode aposentar o pé esquerdo: automatizado mais barato do Brasil, o Mobi Drive é também o mais econômico Pág. 34

Por que tanta qualidade na gasolina?
Para o seu caminho ser assim.

A gasolina Petrobras Grid garante mais proteção para o motor.
É o melhor para o seu carro e também para você. ***Aí é só curtir o caminho.***

www.br.com.br

PETROBRAS GRID

BR PETROBRAS

MENOS COM MENOS É MAIS

Câmbio GSR faz do Mobi Drive o automático mais barato e econômico do país

POR **GUILHERME FONTANA** | FOTOS **CHRISTIAN CASTANHO**

Na matematica, quando dois valores negativos se encontram em uma multiplicação, o resultado é invariavelmente positivo. E nessa regra que a Fiat parece ter se inspirado para lançar o Mobi Drive GSR: por R$ 44.780, ele é o automatizado (ou automático, por que não?) mais barato e econômico à venda no país.

O principal elemento da equação do Mobi GSR está na transmissão, robotizada de cinco marchas com acionamento por botões e opção de troca por aletas instaladas atrás do volante, assim como no irmão Uno. Mas não estranhe o nome diferente. Apesar das notáveis e elogiáveis evoluções do câmbio, ele é o já conhecido Dualogic de atuadores hidráulicos presente nos demais modelos da marca. Nas versões equipadas com a nova família de motores Firefly, no entanto, passa a ser chamado de GSR (de Gear Smart Ride).

Aliada unicamente ao 1.0 Firefly de três cilindros, 77/72 cv e 10,9/10,4 mkgf com etanol/gasolina, a transmissão mantem os inconvenientes trancos nas passagens de marchas, mas com (muito) mais suavidade em relação às gerações anteriores do Dualogic. Já a necessária prática de kick down (quando se pressiona rapidamente o pedal do acelerador até o fim) para a redução de marchas em ultrapassagens é feita de forma rápida e eficiente. Explicamos a necessidade: por prezar a economia de combustível, as relações de marchas são curtas e o conjunto trabalha sempre em baixas rotações. E daí que vêm as medias de 14,9 km/l em ciclo urbano e 18,6 km/l no rodoviario com gasolina.

Se o bolso é poupado, a paciência é colocada à prova. Apesar da eficaz motorização, o câmbio automatizado ainda sofre pelo funcionamento mais lento em relação a um automático convencional, o que prejudica o desempenho do modelo em acelerações. Entretanto, se a sua intenção é apenas aposentar a perna esquerda, as borboleta para trocas de marchas estão atrás do volante e fazem do hatch um carro mais ágil e amigável.

Para ir de 0 a 100 km/h, o Mobi GSR levou no nosso teste longos 18,2 segundos, mesmo no modo Sport, que eleva as rotações e torna as respostas mais rápidas. Como comparação, a versão manual fez o mesmo percurso em 15,7. O Up! I-Motion, seu principal concorrente, fez em 17,2 segundos, porém com médias de 12,7 e 15 km/l em ciclos urbano e rodoviário.

Entre os equipamentos, por se tratar de uma configuração topo de linha, o compacto fica devendo. Ar-condicionado, vidros elétricos (nas portas dianteiras), direção elétrica com função City (que deixa a

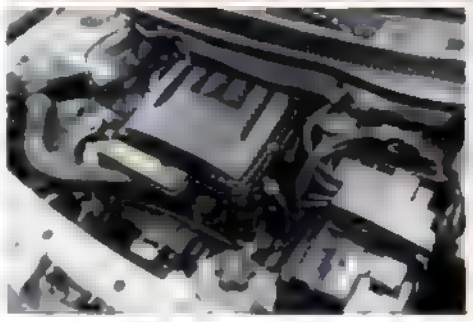
Sistema de som e volante multifuncional são opcionais

direção mais leve para manobras), computador de bordo com tela TFT e volante com regulagem de altura são de serie. No entanto, retrovisores elétricos com repetidor de seta, faróis de neblina, rodas de liga leve, sensores de estacionamento traseiros e chave canivete fazem parte de um pacote opcional que custa R$ 3.770. O radio com tela monocromatica e o volante multifuncional que você vê nas imagens também são vendidos à parte por R$ 1.370. Já o sistema Live On sai por R$ 1.530, mesmo utilizando o smartphone do motorista como central multimidia – na ausência do celular, ele reproduz apenas rádios AM e FM. Como a unidade das fotos, o Mobi sai por R$ 51.230 (a pintura perolizada acrescenta R$ 1.310).

Se a conta fecha para o Mobi Drive? Sim. Desde que você não se importe com a falta de espaço, nenhum outro entrega a praticidade do câmbio automático e a economia de um três cilindros por menos de R$ 50.000. Porém, prepare o bolso para alguns opcionais e um pouco de paciência para o funcionamento do câmbio

Câmbio acionado por botões e tela em TFT vieram do Uno

Visual é o mesmo da versão manual



Motor 1.0 Firefly rende 77 cv. Rodas de liga não são de série

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: **18,2 s**
0 a 1.000 m
38,7 s – 136,4 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
161 km/h*

RETOMADA
D 40 a 80 km/h: **7,8 s**
D 60 a 100 km/h: **10,6 s**
D 80 a 120 km/h: **15,2 s**

FRENAGENS
60/80/120 km/h - 0 m
17,6/30,2/68,5 m

CONSUMO
Urbano: **14,9 km/l**
Rodoviário: **18,6 km/l**

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 44.780
Motor: flex, diant., transv., 12V, 3 cil., 999 cm³, 77/72 cv a 6.250/6.000 rpm, 10,9/10,4 mkgf a 3.250 rpm
Câmbio: automatizado, 5 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
Freios: discos (diant.) e tambor (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 175/65 R14
Dimensões: comp., 356,6 cm, altura, 150,2 cm, largura, 163,6 cm, entre-eixos, 230,5 cm; peso, 965 kg, porta-malas, 215 l, tanque, 47 l
Equipamentos de série: ar-condicionado, tela TFT e direção elétrica com função City

VEREDICTO

Por praticidade e economia, o Mobi Drive GSR é uma boa escolha. Porém, considere na equação a falta de espaço e equipamentos de conforto do compacto.

★★★

Plataforma da versão cupê é mais longa na traseira

VARIAÇÃO DO MESMO TEMA

A grande diferença do GLC Coupé para o GLC SUV é o... teto!

POR PAULO CAMPO GRANDE | FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

A Mercedes foi pioneira dos SUVs entre as alemãs ao lançar o ML (hoje GLE), em 1997. Depois, ela priorizou outros segmentos, enquanto as rivais, que chegaram mais tarde, multiplicaram suas linhas. Agora, que o segmento de SUVs é o que mais bomba no mundo, a Mercedes quer recuperar o tempo perdido, e um bom exemplo disso é o GLC Coupé, que está estreando no Brasil.

O Coupé vem engrossar a oferta da marca, que hoje já conta com modelos de A a S, em sua linha, com variações de porte, carroceria e versões de acabamento. O GLC Coupé é derivado do GLC SUV que está em nosso mercado desde março de 2016.

Além da plataforma (do sedã da Classe C), eles compartilham equipamentos, painel e o mesmo conjunto de motor e transmissão que, no caso das configurações 250 4Matic oferecidas no Brasil, trata-se do motor 2.0 turbo, de 211 cv, e do câmbio automático de nove marchas, com tração 4x4. Não por acaso, o GLC Coupé apresentou desempenho quase idêntico ao do irmão em nossa pista de teste. Os dois cravaram exatamente os mesmos tempos nas acelerações de 0 a 100 km/h (7,9 segundos) e nas retomadas de 60 a 100 km/h (4,5 segundos). E nas medições de consumo, a diferença foi mínima. O GLC Coupé fez 9,1 km/l no ciclo urbano e 13,5 km/l no rodoviário, diante das médias de 9,4 km/l e 13,3 km/l do GLC SUV, respectivamente.

Ao volante, os dois também proporcionam as mesmas sensações. A direção tem respostas precisas e peso adequado para um SUV, sem ser cansativa. E a suspensão privilegia o conforto – o que é bom, mas tem contraindicações, uma vez que isso deixa a carroceria oscilar nas curvas, prejudicando a dirigibilidade.

A maior diferença entre esses Mercedes está na silhueta: no Coupé, a linha do teto tem caimento igual ao de um hatchback, enquanto no SUV ela é plana como em um jipe.

Por conta do teto, o Coupé é maior no comprimento. Ele mede 4,73 metros contra os 4,66 metros do irmão. O aumento se deu na traseira, uma vez que no balanço dianteiro e na distância entre-eixos os dois são iguais. Com isso e também com o reposicionamento do banco traseiro, o Coupé ganhou mais espaço para a bagagem. Seu porta-malas tem capacidade de 645 litros, contra 550 litros no SUV.

Essa linha mais inclinada do teto também faz o cupê entregar menos espaço para a cabeça dos passageiros do banco de trás. Segundo a fábrica, a medida do assento ao teto no GLC Coupé é de 97,2 cm, enquanto no GLC é de 100,5 cm. Para uma pessoa de estatura mediana, próxima de 1,70 metro, isso não é um problema. Além do espaço, os dois SUVs di-

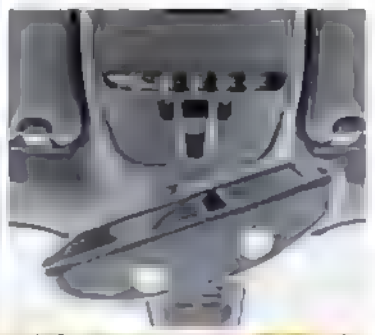
[illegible] base chata reforça o visual esportivo

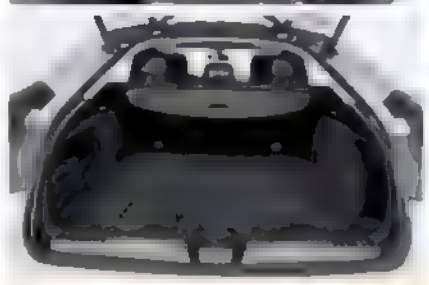
vergem também no conteúdo, por causa dos pacotes de equipamentos selecionados pela fábrica. Enquanto o GLC é oferecido em duas versões – básica (R$ 243.900) e Sport (R$ 290.900) –, o GLC Coupé chega em única versão por R$ 299.900.

Em termos de equipamento, o GLC Coupé está no mesmo patamar de GLC SUV Sport, mas com algumas particularidades. Os dois incluem sete airbags, faróis full led, bancos elétricos, teto solar, piloto automático, central multimídia e ESP. Mas enquanto o cupê traz GPS, CD player, rodas aro 20 e sistema de reparação de pneus (sem estepe), o SUV vem com DVD player, sensor de chuva, rodas aro 19, pneus runflat (com estepe) e suspensão adaptativa como diferenciais (apesar de custar menos, o SUV é mais bem equipado).

Parece que a Mercedes quis dar um caráter mais urbano ao Coupé, enquanto o SUV ficou com um perfil aventureiro. No fundo, a fábrica sabe que a probabilidade de um cliente colocar um desses carros na terra tende a zero. Mas a ideia é esta: oferecer um leque de opções com variações específicas para atender a cada estilo de consumidor.

Bancos com material que imita couro, porta-malas de 645 litros, rodas aro 20 e iluminação por leds





[illegible]

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 7,9 s
0 a 1.000 m: 29 s

VELOCIDADE MÁXIMA
222 km/h *

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: 3,7 s
0 60 a 100 km/h: 4,5 s
0 80 a 120 km/h: 5,3 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h – 0 m
14,6/25,2/58,3 m

CONSUMO
Urbano: 9,1 km/l
Rodoviário: 13,5 km/l
(* dado de fábrica)

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 299.900
Motor: gasol., diant., transv., 4 cil., injeção direta, turbo, 1.991 cm³, 211 cv a 5.500 rpm, 35,7 mkgf a 1.200 rpm
Câmbio: aut., 9 marchas, tração integral
Suspensão: McPherson (d) e multilink (t)
Freios: discos ventilados nas quatro rodas
Direção: elétrica,
Rodas e pneus: liga leve, 255/40 R20 (d) e 285/20 R20
Dimensões: compr., 473,2 cm; altura, 160,2 cm; largura, 189 cm; entre-eixos, 287,3 cm; peso, 1.735 kg; tanque, 73 l; porta-malas, 645 l
Equipamentos de série: sete airbags, faróis full led, bancos elétricos, teto solar, ESP, rodas aro 20 e sistema de reparação de pneus

VEREDICTO

O GLC Coupé é para quem gosta do GLC, mas acha a silhueta da versão SUV quadrada demais.

★★★★

É SÓ O QUE FALTAVA

Acabou a vida mansa da Hilux: agora, a S10 flex também tem câmbio automático

POR **PÉRICLES MALHEIROS** | FOTOS **CHRISTIAN CASTANHO**

Atualmente, o ranking de venda de picapes médias flex tem no topo a S10. E essa situação deve permanecer a mesma por um bom tempo, pois no fim de abril chega o (aguardado) reforço que faltava: a transmissão automática.

Fazer picapes está no DNA da Chevrolet. A marca entende como poucas os consumidores desse tipo de veículo e, justamente por isso, fica difícil entender o porquê de tanta demora em unir o câmbio automático ao motor flex — os movidos a diesel, faz tempo, têm essa possibilidade. Oficialmente, a resposta é: "Demorou porque fizemos questão de ter, no final, um produto com excelência". Outro funcionário da casa foi mais direto: "Vacilamos mesmo. Ouvimos queixas de nossas concessionárias, alegando que clientes migravam para a Toyota por que a S10 flex automática simplesmente não existia", disse, mediante compromisso de sigilo do seu nome.

A dupla de transmissão automática e motor 2.5 flex chega em bando, inaugurando a linha 2018 da marca em quatro versões: LT 4x2 (R$ 107.990) e 4x4 (R$ 116.990) e LTZ 4x2 (R$ 122.990) e 4x4 (R$ 129.990). Nosso teste foi feito com a versão top de linha, no Campo de Provas da Cruz Alta, da GM, em Indaiatuba (SP).

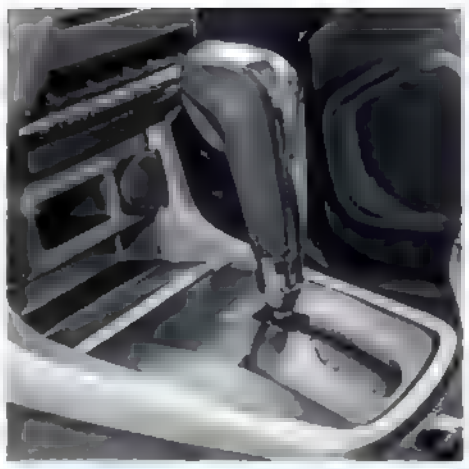
MOMENTO DA PARTIDA Remodelada na linha 2017, a picape da GM, como era de se esperar, não traz novidades estéticas. Por fora, nada além de uma nova distribuição das plaquetas de identificação, agora, com o nome S10 na tampa da caçamba e nas portas dianteiras. A outra novidade também está do lado de fora, mas não na carroceria: agora, nas LTZ, é possível dar a partida no motor remotamente, pela chave, o que permite entrar na picape depois de alguns minutos de ar-condicionado funcionando.

Mas é ao volante que a S10 2.5 flex automática mais impressiona. O câmbio é o mesmo aplicado nas versões a diesel, uma caixa automática com seis marchas e opção de trocas manuais (e sequenciais) por meio de toques na alavanca. Suave, ela funciona com excelente progressividade, tratando os ocupantes com uma rodagem sem solavancos.

Na pista, a S10 automática mostrou pique semelhante ao da manual, com praticamente o mesmo número na aceleração de 0 a 100 km/h (11,5 ante 11,4 segundos). E faz isso com pouco prejuízo no consumo urbano/rodoviário (7,8/10,1 km/l na automática e 8,5/10,6 km/l na manual). O test-drive de apresentação

do produto no CPCA incluiu ainda uma passagem pela pista de off road, basicamente um circuito de 2,7 quilômetros com muito buraco. Para melhorar, na noite anterior a chuva havia caído forte, transformando aquela terra toda em lama. Nesse ambiente, o câmbio automático também apresentou virtudes.

Aliado ao seletor eletrônico de tração, a S10 flex não encontrou desafio que a segurasse, por pior que fosse a condição de aderência. Claro que o motor 2.5 com seus 206/197 cv e 27,3/26,3 mkgf de torque passa longe da força bruta do movido a diesel, com seus 200 cv e 51 mkgf. Por outro lado, no que se refere às vendas, o preço bem mais baixo da versão flex em relação à diesel (em média, 19,4%) promete dar às S10 automáticas o mesmo bom desempenho que as manuais sempre tiveram.



A S10 passa a ter seu nome assinado nas portas e na caçamba. Câmbio automático tem seis marchas e trocas sequenciais

Multimídia e OnStar são de série na S10 LTZ

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 11,5 s
0 a 1.000 m:
33,4 s – 157,4 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d*

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: 4,9 s
0 60 a 100 km/h: 6,2 s
0 80 a 120 km/h: 8,4 s

CONSUMO
Urbano: 7,8 km/l
Rodoviário: 10,1 km/l

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 129 990
Motor: gas., diant., long., 4 cilindros, 16V, biturbo, 2 457 cm³; 206/197 cv a 5.000/5 300 rpm, 27,3/26,3 mkgf 4.400 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas, 4x4
Suspensão: independente, McPherson (diant.) e feixe de molas (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.) e tambor (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: alumínio, 265/60 R18
Dimensões: comprimento, 536,1 cm; largura, 187,4 cm; altura, 183,1 cm; entre-eixos, 309,6 cm; peso, 1.934 kg; tanque, 76 l

VEREDICTO

O bom custo-benefício da S10 flex automática tem tudo para incomodar até a bem-amada do mercado, a Toyota Hilux.

★★★★½

UM UP NO UP!

O compacto exibe visual mais agressivo, ficou maior no comprimento e ganhou novos equipamentos. E o melhor: o preço da versão básica não subiu

POR PAULO CAMPO GRANDE | FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

A prática mostra que todo carro que nasce com uma proposta minimalista, tempos depois, passa por mudanças que o deixam mais sofisticado. O novo VW Up! é um desses modelos e acaba de chegar às lojas para confirmar essa regra.

As novidades começam já no para-choque dianteiro, mais encorpado e de visual mais agressivo. Se antes parecia que o Up! sorria para todos, agora, a impressão é de que está rangendo os dentes. Ainda na frente, os faróis trocaram os elementos internos redondos por hexagonais e há um friso cromado ligando os faróis ao símbolo da VW. E, enfim, versões com motor TSI (1.0 turbo) poderão ser reconhecidas de frente: passam a ter o friso vermelho e para-choque piano black. Atrás, o para-choque adotou linhas mais horizontais e que apontam para as extremidades, o que dá a sensação de que o carro ficou mais largo e mais bem assentado. As lanternas receberam lentes com polêmicas molduras pretas. Mas há um problema: de uma ponta a outra, os para-choques mais pronunciados alteraram não só seu estilo, mas também as dimensões compactas do Up! (seu maior trunfo), que teve seu comprimento total aumentado em 8,4 cm (7,2 só no balanço dianteiro). E tudo isso sem ganhar 1 cm sequer de espaço interno.

O FIM DO CARRO DE ENTRADA Por dentro, mudou o painel de instrumentos, com mostradores maiores (parecidos com os do Fusca); o volante (igual ao do Golf) e o console, que ganhou novo contorno. E o acabamento frontal do painel varia conforme a versão (exceto na Take, onde é uma peça única).

Na linha 2018, a VW reposicionou o hatch. Apresentado em 2014 como "novo Fusca", o Up! subiu um degrau no portfólio da marca deixando para o Gol o papel de carro de entrada. A fábrica reorganizou a oferta. Não há mais as versões Red, White e Black, a carroceria de duas portas foi descontinuada e o câmbio I-Motion só estará disponível para a versão Move. A partir de agora, haverá seis versões, resultado da combinação de quatro acabamentos (Take, Move, High e Cross), dois motores (1.0 MPI, 82 cv, e 1.0 TSI, 105 cv) e dois câmbios de cinco marchas (manual e automatizado).

A série Speed sai de cena. Mas a VW criou outra batizada de Connect TSI, que tem como diferenciais sistema de som que pode ser conectado a smartphones, retrovisores externos e teto pretos, interior (forro e colunas)

Com novas cores e rodas de liga leve, cada versão tem um visual característico

cinza escuro e rodas aro 15, com acabamento preto e diamantado.

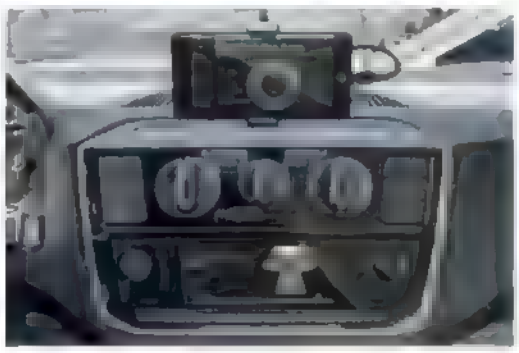
Os preços também não serão mais os mesmos. A única exceção é a versão Take MPI, que segue a R$ 37.990. As demais ficaram de 3% a 5% mais caras. Neste teste de apresentação, reunimos três versões: Move MPI (R$ 48.290), Connect TSI (R$ 54.990) e Cross TSI (R$ 55.600). Segundo a fábrica, a alta se deve às mudanças e ao aumento do conteúdo. Desde a básica Take Up!, há pneus com baixa resistência ao rolamento (oferecidos anteriormente só nas versões mais caras), banco do motorista com regulagem de altura, chave canivete, limpador traseiro, luz no porta-malas e suporte para celular com entrada USB.

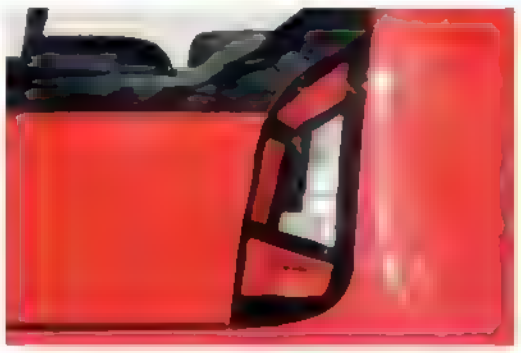
A intermediária Move Up! acrescenta volante multifuncional com revestimento de couro, computador de bordo, faróis de neblina, rodas de liga aro 14, repetidores nos retrovisores externos e sensor de ré. Se a unidade for equipada com o motor 1.0 TSI, há ainda iluminação ambiente de série. A topo de linha High, que é oferecida apenas com o motor TSI, assim como a Cross Up!, inclui sensores de chuva e luminosidade, faróis de neblina com luz auxiliar para conversões e faróis com sistema Coming & Leaving Home (acionamento e desligamento temporizado). A Cross agrega itens da estética aventureira como rack e extensores de para-lamas.

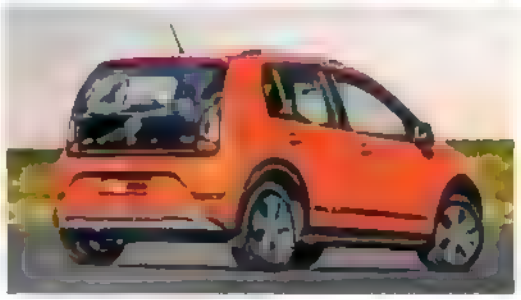
MESMA MECÂNICA Levamos os carros para a pista e, como não houve mudanças mecânicas e nem eletrônicas, o desempenho de ambos ficou dentro do padrão conhecido. O Move MPI acelerou de 0 a 100 km/h em 14,9 segundos e fez as médias de 13,5 km/l, no ciclo urbano, e 17,9 km/l, no rodoviário. E o Connect TSI conseguiu as marcas de 11,7 segundos nas acelerações e 15,1 km/l, na cidade, e 18,8 km/l, na estrada.

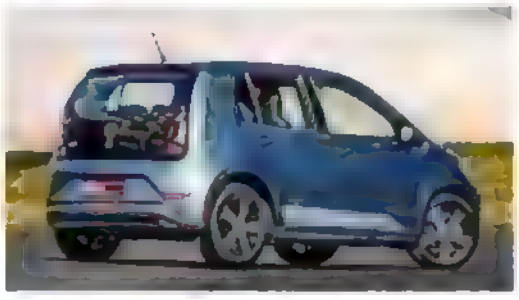
Ao volante, independentemente da versão, o Up! é um carro obediente, com sua direção firme quase pesada e a suspensão estável. A única queixa no comportamento vai para o fato de o Up! não conviver bem com quebra molas e valetas, situações em que amortecedores e molas distendem totalmente ocasionando a característica batida de final de curso. A posição de dirigir é correta e, atrás, há espaço suficiente para as pernas de dois adultos. O encosto traseiro é bem vertical, mas não chega a ser incômodo. O sistema de som que conecta o celular (Composition Phone, opcional) transforma o telefone na interface multimídia. Por meio dele é possível acessar informações do carro e do aplicativo Maps & More, que antes só podia ser visto por aquele navegador saliente.

A transformação que o Up! sofreu, como modelo de conceito minimalista, em geral, ocorreu porque as fábricas precisam mudar, apresentando constantemente algo de novo para manter o interesse dos consumidores, mas também porque, com o tempo, o estilo clean passou a ser percebido como simplório, pobre – e isso é tudo o que a VW não quer para o Up! QR









Os mostradores ficaram maiores. Na versão Cross tem tampa do porta-malas na cor preta, com friso cromado, na base. Os bancos têm revestimento que imita couro

A central Composition Phone conecta sistema de som, carro e celular. Os bancos de tecido usam novas padronagens de revestimento, na linha 2018

Lanterna traseira ganhou uma lente com elementos pretos. As rodas das versões MPI são de 14 polegadas, enquanto nas TSI elas são aro 15

A faixa central do painel do Cross Up! tem novo acabamento polido "In Molding Label", com grafismo exclusivo

Série Connect traz revestimento interno cinza escuro, iluminação ambiente e som Composition Phone (sem touch)

Move MPI tem painel bicolor, sistema de som básico (sem tela colorida) e bancos de tecido. O suporte para celular é de série

MOVE 1.0 MPI

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: **14,8 s**
0 a 1.000 m:
36,3 s - 140,5 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
161 km/h*

RETOMADA
3ª 40 a 80 km/h: **9,1 s**
4ª 60 a 100 km/h: **14,3 s**
5ª 80 a 120 km/h: **24,2 s**

FRENAGENS
60/80/120 km/h - 0 m
16,3/28,5/65,8 m

CONSUMO
Urbano: **13,5 km/l**
Rodoviário: **17,9 km/l**

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 48.290
Motor: gas., diant., transv., 3 cil., 12V, injeção multiponto, 999 cm³, 74,5 x 76,4 mm, 82/75 cv a 6.250, 10,4/9,7 mkgf a 3.000 rpm
Câmbio: manual, 5 m, tração dianteira
Suspensão: Mc Pherson (diant.); eixo de torção (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.); tambor (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 175/70 R14
Dimensões: compr., 368,9 cm, alt., 150,4 cm; larg., 164,5 cm; entre-eixos 242,1 cm; peso, 922 kg; tanque: 50 l; porta-malas, 285 l
Equipamentos de série: volante multifuncional, comp. de bordo, faróis de neblina, sensor de ré, retrovisor com rebatimento autom. na marcha a ré

MOVE 1.0 TSI

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: **11,7 s**
0 a 1.000 m:
32,8 s - 162,1 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
181 km/h*

RETOMADA
3ª 40 a 80 km/h: **8,5 s**
4ª 60 a 100 km/h: **9,8 s**
5ª 80 a 120 km/h: **15 s**

FRENAGENS
60/80/120 km/h - 0 m
18,8/27,7/65,7 m

CONSUMO
Urbano: **16,8 km/l**
Rodoviário: **27,7 km/l**

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 52.790
Motor: gas., diant., transv., 3 cil., 12V, injeção direta, turbo, 999 cm³, 74,5 x 76,4 mm, 101/105 cv a 5.000, 16,6/16,8 mkgf a 6.000 rpm
Câmbio: manual, 5 m, tração dianteira
Suspensão: Mc Pherson (diant.), eixo de torção (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.); tambor (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 185/60 R15
Dimensões: compr., 368,9 cm, alt., 150,4 cm; larg., 164,5 cm; entre-eixos 242,1 cm; peso, 922 kg, tanque, 50 l; porta-malas, 285 l
Equipamentos de série: iluminação ambiente, volante multifuncional, computador de bordo, faróis de neblina, sensor de ré, retrovisor com rebatimento autom.

VEREDICTO

O Up! era reconhecido pela segurança de sua carroceria de aços resistentes, pela economia e seus motores tecnicamente avançados e pelo design um tanto sem graça. Agora, com as mudanças no design e os novos equipamentos, ele ficou ainda mais interessante.

★★★★½

O FUTURO É AGORA

O Chevrolet Equinox, que chega ao Brasil este ano, é o contra-ataque da GM ao sucesso do Jeep Compass. Por aqui, as vendas só começam no segundo semestre, mas a gente já fez um test-drive e conta tudo para você

POR JOAQUIM OLIVEIRA, de Nova York (EUA)

A GM vai investir no Equinox mais do que fez no Tracker, para fazer dele seu principal SUV no mercado brasileiro

Quando o Equinox chegar ao Brasil, não espere que ele seja so um figurante do mercado, como hoje é o Tracker, que vendeu em março 470 unidades (é apenas o nono colocado do segmento, contra 4.317 do líder Honda HR-V). Previsto para estrear no segundo semestre (a data mais provável é agosto), o novo SUV terá toda a força de vendas e publicidade da GM a seu dispor. A montadora já decidiu investir nele mais do que fez no atual SUV compacto. Por isso, a rede autorizada já trabalha com contenção do Tracker, para não queimar a cota de importação, já que ambos são produzidos no México.

Essa estrategia faz sentido por duas razões. Primeiro, porque esse segmento de SUVs de porte médio está bombando, empurrado pelo sucesso do Jeep Compass (3.985 carros em março). Depois, porque o Equinox se mostrou um best-seller nos EUA, aonde fomos para conhecer a nova geração, cujas vendas estão em fase inicial. Com mais de 2 milhões de unidades, é o segundo Chevrolet mais vendido no país – só fica atrás da picape Silverado. Apesar disso, ele ainda perde para os rivais, como o Honda CR-V e Toyota RAV4, ambos mais modernos do que o Equinox anterior, que tinha dimensões bem superiores.

Para virar o jogo, a marca trocou a plataforma Theta (usada no modelo desde 2005) pela D2, herdada do Cruze, que permitiu uma redução do peso. A terceira geração do Equinox ficou 180 kg mais leve – só o chassi poupou 80 kg, principalmente à custa de uso de aços de ultraelevada resistência, o que também aumentou a rigidez da carroceria em 20%.

Com 4,65 m (ele vai substituir o Captiva, que tem 4,58), o Equinox encolheu 12 cm no comprimento e 13,2 cm no entre-eixos. Ainda assim,

Semelhança interna e externa com o Cruze é intencional

Nas versões mais caras, a central terá esta tela de 8 polegadas

Com 4,65 m, ele é 23 cm maior que o Compass e 15 menor que o Toyota SW4

O Equinox fica abaixo do Trailblazer, que é maior e tem sete lugares

manteve quase o mesmo espaço atrás, o que quer dizer que só passageiros acima de 1,90 m de altura irão encostar a cabeça no teto e os joelhos no bancos da frente. A versão que dirigimos, a Premium, tinha teto panorâmico (ele abre na metade da frente e ocupa quase toda a cabine), que rouba cerca de 5 cm em altura.

No banco traseiro, agrada o fato de não existir o túnel no piso, dando mais liberdade aos pés dos passageiros, que agora dispõem de saídas de ventilação dedicadas, além de tomada 12 V e duas portas USB.

Ainda atrás, os encostos do banco podem ser rebatidos puxando uma trava no porta-malas, o que cria um longo assoalho plano (apesar de ainda ser um pouco menor do que no RAV4 e CR-V). Em compensação, o banco traseiro corre sobre trilhos para a frente e para trás, para privilegiar ou o espaço para pernas ou o porta-malas. Pena que não tiveram a mesma boa ideia ao posicionar a alavanca que regula a inclinação do encosto: como ela fica na parte de cima, é muito difícil alterar essa inclinação uma vez que o passageiro está sentado. Mas merece elogio o efeito anfiteatro, que deixa os ocupantes de trás mais altos do que os da frente.

Ao volante, nota-se logo que o painel tem semelhanças com o do Cruze, com destaque para a central multimídia MyLink (compatível com Apple CarPlay e Android Auto), tendo uma versão básica de 7 polegadas e outra de 8, como a do nosso carro de test-drive – e que também deve equipar a versão brasileira.

No geral, há menos comandos do que no antigo Equinox, notando-se uma melhoria clara na qualidade dos revestimentos (mas apenas no caso da versão topo de linha), a maior parte dos quais de toque suave nas principais zonas de contato, incluindo os apoios de braço nas portas e no porta-objetos entre os bancos dianteiros.

CÂMERA 360° A visibilidade traseira continua a ser bem prejudicada pelas largas colunas C, o que torna bem útil a câmara de ré e a de visão 360 graus, que mostra uma vista aérea por cima do carro, ambas disponíveis só nas configurações mais caras.

É hora de sair para um teste de 120 km entre as ruas de Nova York, seguindo depois para o norte em busca de vias expressas. A primeira consta

Central é compatível com sistemas de Apple e Android. Computador de bordo ocupa área de destaque no quadro de instrumentos. Porta-malas tem capacidade para 847 litros. Espaço interno é destaque, especialmente no banco traseiro

FICHA TÉCNICA

Preço: US$ 24.500 (versão básica nos Estados Unidos)
Motor: gas., diant., transv., 4 cil. em linha, 1.480 cm³, 16V, 170 cv a 5.600 rpm, 28 mkgf a 2.000-4.000 rpm
Câmbio: automático, 6 marchas, tração 4x4
Suspensão: McPherson (diant.), multilink (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.), disco sólido (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 235/50 R1
Dimensões: comp., 465,1 cm; largura, 184,4 cm, altura, 166,1 cm, entre-eixos, 272,5 cm, peso, 1.606 kg, tanque, 59 l; porta-malas, 847 l
Desempenho: não divulgado

VEREDICTO

Ele tem o porte e a modernidade para enfrentar o Compass. Só falta o preço e o conteúdo.

tação é a de que a cabine está bem isolada acusticamente. Escuta-se pouco o ruído do vento. O motor se torna mais perceptível só quando exigido a fundo – nesse caso, seu funcionamento mostra-se um tanto áspero.

Das três motorizações para o novo Equinox (todas de quatro cilindros, turbo e injeção direta), há uma diesel e duas a gasolina, uma de 1,5 litro e outra de 2 litros. Para a nossa avaliação, só estava disponível a 1.5, de 170 cv, que tem uma resposta esperta logo acima das 1.700 rpm, mas que é prejudicada pela vocação ecológica do câmbio automático de seis velocidades, que tenta passar uma marcha acima em qualquer oportunidade.

A boa notícia é que no Brasil o mais cotado é o 2.0 de 250 cv, que tornará este SUV muito mais rápido e sem prejudicar o consumo, já que trabalha com uma moderna transmissão automática de nove marchas. Esse câmbio deverá chegar mais tarde ao Cruze brasileiro, entre 2018 e 2019, quando o atual motor 1.4 cresce para 1.5.

O rolamento da carroceria nas curvas está bem reduzido, bem melhor do que no modelo anterior, sem aderir à moda de alguns SUVs que abusam da suspensão rígida em favor de uma pegada um pouco mais esportiva. Seja como for, o Equinox consegue oferecer um conforto de muito bom nível, em piso regular ou com algumas irregularidades.

A direção é um pouco lenta e não muito precisa (suas 2,7 voltas de batente a batente são normais nesse segmento), enquanto os freios cumprem bem sua missão.

Se a impressão foi bem positiva quanto à mecânica, a dúvida que fica é sobre o conteúdo do modelo que será vendido no Brasil. O que se sabe, por enquanto, é que ele será oferecido só numa única configuração topo de linha, com preço de entrada na casa dos R$ 130.000, para a opção 4x2.

Mas isso pode ser bom ou ruim, dependendo do pacote que ele vai trazer, já que nos EUA o modelo tem um grande número de equipamentos, como alerta de colisão com frenagem automática, aviso de saída da faixa de rolagem, sensor que abre o porta-malas ao passar o pé sob o para-choque, entre outros. Afinal, não podemos esquecer o exemplo do Tracker, que chegou ao Brasil sem o básico controle de estabilidade e recebeu uma enxurrada de (justificadas) críticas.

MÃE, ME EMPRESTA O CARRO?

A RS 6 vai ao escritório, busca o bebê no médico e leva a filha mais velha na prova do vestibular. Esta perua é mais rápida que os portões do Enem

POR ULISSES CAVALCANTE
FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

Se toda a indústria automotiva [illegible] Audi estaria entre os primeiros [illegible]

O resultado [illegible] desras páginas [illegible] RS 6 Avant. Repare no visual: não há truques de estilo para ressaltar esportivid[illegible]

Dianteira extrapola a imponência: intimida

A matéria ficou tão extensa que não cabe em uma aula so precisa de dobradinha: aproveitamos o tempo extra e fomos para a pista de testes.

No asfalto de Limeira (SP), a perua RS 6 foi de 0 a 100 km/h em 3,6 segundos – resultado quase parelho ao monstro Nissan GT-R, que marcou 3,3 segundos. Os números de retomada são igualmente surpreendentes (*veja na página ao lado*), assim como os de frenagem. Apesar de ter 1.950 kg, o pedal de freio funciona como uma âncora. Precisamos de apenas 15,9 metros para ir de 60 km/h à parada total.

Nos minutos finais da avaliação, a única nota baixa: 6,5 km/l em ciclo urbano e 10,7 no rodoviário (com gasolina). Mas vale lembrar: trata-se de um V8 de 605 cv instalado em um carro de quase 2 toneladas.

Por dentro, o acabamento é impecável. Os bancos simulam assentos do tipo concha, e até quem viaja atrás conta com abas laterais para garantir suporte ao corpo em curvas. Contudo, só há quatro vagas – e não faltará candidatos a uma voltinha.

A lista de equipamentos inclui ar condicionado de quatro zonas, direção com ajuste elétrico, acabamento de couro e painéis de carbono, faróis full led, sistema de visão noturna e alerta de pressão dos pneus.

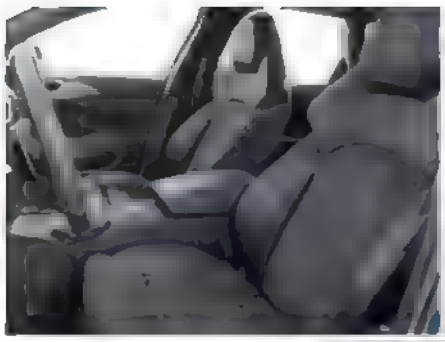
O sistema de som foi desenvolvido em conjunto com a grife Bang & Olufsen. No canto do painel, dois twitters erguem-se quando o multimídia é acionado. Uma tela retrátil entra em ação, no centro do painel, e exibe a imagem da câmera de ré.

O RS 6 pertence a uma geração anterior da Audi – a marca está em processo de renovação da linha. Então, a perua ainda não recebeu o Virtual Cockpit. O centro do quadro de instrumentos é digital, mas conta-giros e velocímetro são analógicos.

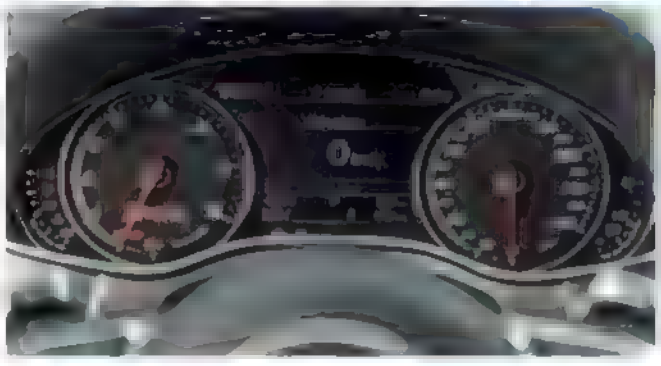
UM CARRO EM VÁRIOS No começo do texto, defendemos que peruas têm a melhor configuração possível. E isso não é exagero. Comportam famílias com conforto e muito espaço para bagagem (565 litros, mais do que os SUV de porte semelhante), oferecem posição de dirigir igual à de sedãs ou hatches, têm comportamento dinâmico mais seguro e tendem a ir melhor em testes de colisão e frenagem.

Tudo isso somado ao motor V8 4.0 da marca, a RS 6 é o único carro que você precisa ter na garagem. Dependendo da localidade e condições do piso, essa Avant pode superar até o Audi R8. O superesportivo recém reestilizado é o último da marca equipado com motor aspirado (V10 5.0), e a perua conta com dois turbocompressores. Em outras palavras, sofre bem menos com perda de potência em altitudes elevadas.

Mas não existe almoço grátis. Lembra da história do exagero nos superlativos? O preço não é diferente: R$ 669.990. É uma pechincha se comparada ao R8, que sai por R$ 1,17 milhão e tem desempenho semelhante, ou uma insanidade, se comparado ao valor de um apartamento em região nobre para a filha morar após a faculdade. Mas um problema de cada vez: o primeiro passo é chegar a tempo no dia de prestar o Enem.



Interior com o pacote Design RS tem detalhes em azul, Alcantara e fibra de carbono aparente. Encostos traseiros têm abas para dar suporte ao corpo. Painel mescla relógios analógicos com display digital. No detalhe, os modos de condução



Na pista, o RS 6 fez o 0 a 100 em apenas 3,6 segundos

Tela central é rebatível e exibe dados do carro

Freios de cerâmica e rodas de 21 polegadas; abaixo, o monstruoso V8 4.0 de 605 cv

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: **3,6 s**
0 a 1.000 m
21 s – 251,4 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
305 km/h*

RETOMADA
D 40 a 80 km/h: **1,85 s**
D 60 a 100 km/h: **1,96 s**
D 80 a 120 km/h: **2,34 s**

FRENAGENS
60/80/120 km/h - 0 m
15,9/26,9/59,1 m

CONSUMO
Urbano: **6,5 km/l**
Rodoviário: **10,7 km/l**
[illegible]

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 669.990
Motor: gas., diant., long., 8 cil. em V, 32V, 3.993 cm³, 605 cv entre 6.100 e 6.800 rpm, 71,4 mkgf entre 1.750 e 6.000 rpm, injeção direta, biturbo, 84 x 89, 9,3:1
Câmbio: automático, 8 marchas, tração integral
Suspensão: Multibraços (T) e braços trapezoidais (T)
Freios: discos ventilados (diant. e tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 285/30 R21
Dimensões: comp., 497,9 cm, altura, 146,1 cm, largura, 193,6 cm, entre-eixos, 291,5 cm, tanque, 75 l, peso, 1.950 kg
Equipamentos de série: HUD, faróis full led, som Bang & Olufsen, Night Vision

VEREDICTO

A RS 6 é a melhor perua do mercado, e não seria exagero afirmar que se trata de um dos melhores automóveis já criados pela indústria alemã.

★★★★★

COMPARATIVO | HATCHES AVENTUREIROS

DIVISÃO DE ACESSO

Ka Trail encara Gol Track e Uno Way na briga dos modelos feitos para quem (ainda) não pode bancar um SUV compacto.

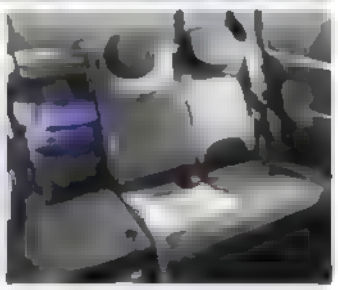
POR VITOR MATSUBARA
FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

Aprender a se vestir bem é um dos benefícios de envelhecer. O tempo nos faz aposentar itens que foram a última moda e hoje são cafona para investir em peças mais clássicas e discretas. Com os aventureiros urbanos também foi assim. Após a Fiat ter inaugurado o segmento no Brasil, em 1998, uma enxurrada de modelos invadiu as ruas, carregados de acessórios esdrúxulos, visual rebuscado e pouca (ou nenhuma) aptidão off-road. Os anos se passaram, os SUVs se popularizaram e a maioria dos aventureiros sumiram do mapa. Quem sobreviveu se adaptou à nova realidade do mercado, investindo mais na funcionalidade e menos em marketing. O Ford Ka Trail faz parte dessa nova leva, sem prometer aquilo que não pode cumprir. Aproveitando sua chegada, convocamos Fiat Uno Way e VW Gol Track, todos com motor 1.0 de três cilindros, para descobrir qual desses novos aventureiros entrega mais pelo seu dinheiro.

Na terra, a aptidão off-road seria muito de um carro para o outro

Velocímetro digital é uma das funções do bom computador de bordo. Som poderia ser melhor

Apliques em plástico ainda dominam o design do Uno Way, mas o facelift deixou o carro mais discreto. Revestimento dos bancos é bonito e versão completa traz até espelho auxiliar para monitorar crianças, mas falta uma central multimídia mais completa



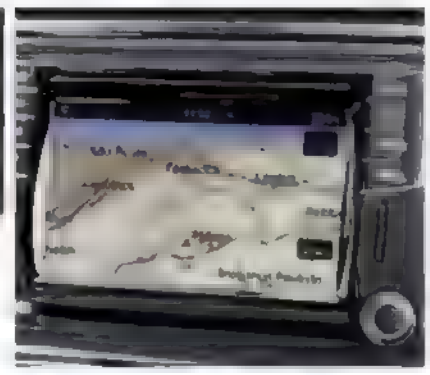
3º FIAT UNO WAY

A idade fez bem ao Uno Way. É verdade que os penduricalhos plásticos ainda estão lá, mas sem o exagero e as cores vibrantes do passado. A evolução também é notada em outros aspectos: juntamente com a reestilização que deixou o hatch compacto mais discreto e maduro, o antigo motor 1.0 Fire finalmente foi trocado pelo Firefly de três cilindros no ano passado.

Foi o novo coração, aliás, que fez o Fiat ser o mais rápido do trio nas provas de desempenho – fez 16 segundos no 0 a 100 km/h contra 17 segundos do Gol e 17,5 segundos do Ka. A agilidade faz diferença no dia a dia, embalando o Uno com facilidade nas arrancadas e ultrapassagens. Poderia ser ainda melhor se o câmbio tivesse engates mais precisos e bem escalonados. Na hora das manobras, a direção (agora com assistência elétrica) é bastante leve, principalmente se a função City estiver ativada. A suspensão, que não foi elevada, segue o padrão Fiat, ou seja, mais mole do que o usual. Na prática, a carroceria sacoleja ao transpor valetas e inclina demais nas curvas. Como a calibragem de molas e amortecedores não foram alteradas, falta a sensação de robustez do Ka para encarar buracos e outros obstáculos tipicamente urbanos.

O interior disfarça a simplicidade combinando plásticos de diferentes texturas. Outro ponto positivo é a tela de LCD de 3,5 polegadas dedicada ao computador de bordo no centro do painel, que tem até velocímetro digital. Alguns detalhes, no entanto, entregam o projeto antigo, mal que também acomete o Gol: faltam porta-objetos na apertada cabine e a ergonomia é ruim. Eis um exemplo: se você quiser regular a inclinação do banco do motorista, precisará se contorcer todo para achar a alavanca, escondida sob um descansa-braço aparentemente inútil para quem precisa trocar marchas num carro manual.

Por R$ 44.490, o Uno Way é R$ 500 mais caro do que o Gol, mas oferece opcionais indisponíveis no VW, como os controles de estabilidade e de tração e assistente de partida em rampas. Mas aí o preço salta para R$ 48.157, podendo atingir R$ 50.870 completo. Mesmo assim, ainda faltariam itens presentes no rival com todos os opcionais, como central multimídia e GPS. Por ser mais apertado, espartano e caro demais, o Uno ficou no terceiro lugar.



Painel vistoso e central multimídia completa deixaram o interior do Gol mais requintado

Nada de suspensão mais elevada ou pneus de uso misto: o Gol Track é um aventureiro menos radical que os outros. A nova dianteira veio da picape Saveiro. Câmbio tem engates suaves. Interior é bem-acabado, mas é sóbrio demais

2º VW GOL TRACK

Assim como o Uno, o Gol sofreu uma recente reestilização para tentar esconder as rugas de um projeto antigo. Lançado em 2008, o carro deve se manter na ativa pelo menos até este ano, quando está prevista a chegada de um modelo inteiramente novo baseado no Polo europeu. Enquanto isso não ocorre, a Volkswagen se vira como dá – e acerta a mão nesta versão aventureira. Da Saveiro veio a frente com faróis maiores, grade mais alta e um capô redesenhado, diferenciando o Track do restante da linha. Mesmo com a cara nova, o Gol não apela para o exagero, ostentando apenas molduras nos para-lamas e apliques prateados na parte inferior da carroceria.

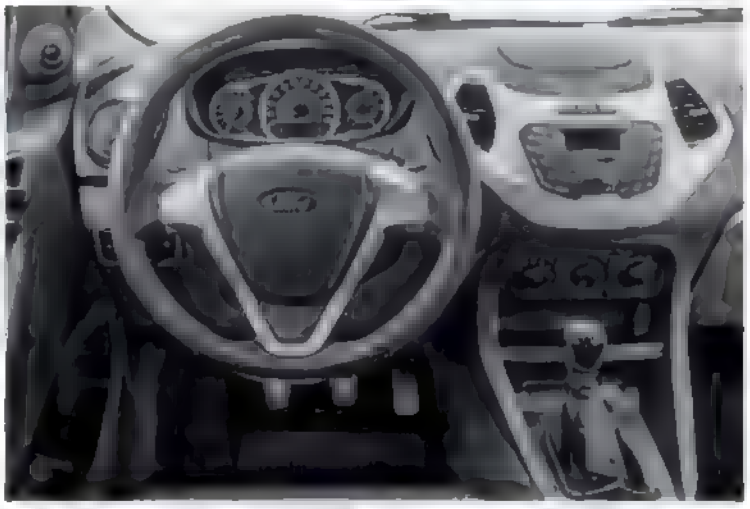
Apesar da sobriedade incomum para um modelo com apelo aventureiro, o interior ganhou um ar de sofisticação com a vistosa tela de LCD colorida entre os mostradores analógicos, o volante multifuncional de base achatada e a central multimídia Discover Media, a mesma dos importados da marca. Bastante completa e fácil de operar, ela inclui navegador GPS, recurso indisponível nos rivais. A notícia ruim é que o item está atrelado a um pacote de R$ 2.524, acompanhado de suporte de celular e volante multifuncional. Com todos os opcionais, ele salta dos R$ 43.990 iniciais para caros R$ 50.587.

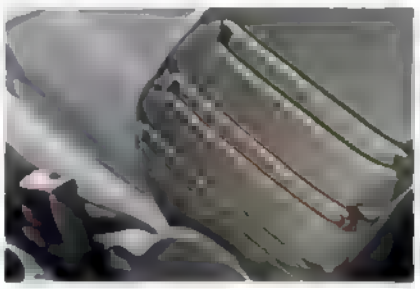
A troca do motor veterano EA 111 1.0 VHT pelo moderno EA 211 1.0 12V do Up! fez bem ao ex-campeão de vendas. Aliado ao conhecido (e elogiado) câmbio manual de engates fáceis e precisos, o hatch ficou mais silencioso e gostoso de dirigir. Na pista de testes, ele não foi o mais rápido, mas bebeu menos do que o Uno e se saiu melhor nas provas de frenagem.

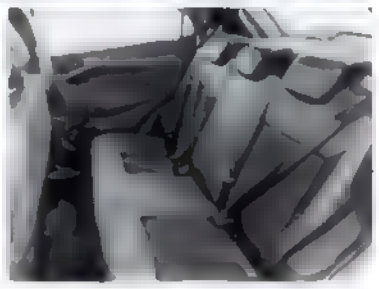
Sem pneus de uso misto ou suspensão elevada, ao volante o Track se comporta como qualquer outra versão "100% urbana" do Gol. Os engenheiros da VW também desprezaram outras características apreciadas pelos fãs de aventureiros, como a posição de dirigir mais elevada ou amortecedores recalibrados. Por isso, não adianta passar por lombadas e valetas sem tanto cuidado assim, sob o risco de ser recebido com uma pancada seca na suspensão. Pela falta de diferenciais (principalmente na calibragem da suspensão) para justificar seu preço elevado, o Gol ficou com o vice-campeonato.

Visual do Ka Trail é o mais chamativo do trio. Rodas ganharam pintura grafite e interior tem personalidade, com costuras na cor laranja e elásticos em três cores nas laterais dos bancos

Painel é simples e de fácil leitura. Em vez de central multimídia, há um suporte para celular







1º FORD KA TRAIL

Dificilmente alguém se lembrará do primeiro Ka Trail. Até porque a "versão" nascida em 2010 não passava de um kit de acessórios para a segunda geração do Ka, que trazia protetores plásticos, barras longitudinais no teto e adesivos de gosto duvidoso. Agora a história é diferente: o Ka Trail não fica só nas aparências.

Foram realizadas alterações significativas no hatch, dono do projeto mais moderno. Além de ser o único do trio com suspensão elevada (em 31 mm, aumentando a altura livre do solo para 20 cm), o Ka tem amortecedores e molas recalibrados, barra estabilizadora dianteira maior, eixo traseiro com maior rigidez torcional e coxins com amortecimento hidráulico no motor para melhorar o isolamento acústico. Assim como uma pessoa que sabe se vestir, o hatch tem um visual elegante, incluindo maçanetas pretas, capas dos espelhos pintadas de cinza, rodas de liga na cor preta e faróis escurecidos. Do lado de dentro, há bancos revestidos em vinil com faixas imitando couro, costuras aparentes e pedaleiras de aço.

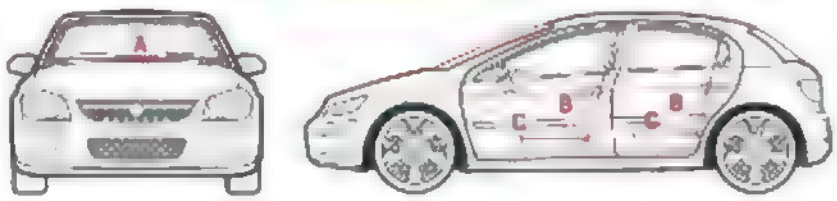
Baseada na versão SE, a lista de itens de série tem ar condicionado, direção elétrica, vidros elétricos (só nas portas dianteiras), volante com regulagem de altura e abertura elétrica do porta-malas. Ficam de fora equipamentos como retrovisores elétricos, sensor de estacionamento e computador de bordo – impossibilitando, portanto, realizar as medições de consumo do carro seguindo nossos padrões de teste. A ausência mais sentida, porém, é da central multimídia, substituída por um sistema de som convencional. Mesmo assim, o Ka é o mais caro, custando R$ 47.690 – o único "opcional" é o motor Sigma 1.5, oferecido a R$ 4.300 extras.

Esses defeitos, porém, ficam em segundo plano quando se assume o volante do Ka. Mesmo não sendo o mais rápido do trio, o compacto é o mais prazeroso de dirigir com sobras. Algumas características originais do projeto, como a direção leve e o câmbio de engates suaves, foram ressaltadas pela suspensão mais firme nas curvas e robusta para encarar a buraqueira. Ágil e confortável, o Ka Trail também tem mais aptidão aventureira (é dele a suspensão mais alta e rígida do trio). Diante de tudo isso, fica fácil entender por que ele venceu nosso comparativo.

	KA	UNO	GOL
ACELERAÇÃO			
0 a 100 km/h	17,5 s	16 s	17 s
0 a 1.000 m	38 s - 135,1 km/h	37 s - 138 km/h	37,7 s - 136 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA*	n/d	n/d	n/d
RETOMADAS			
3ª 40 a 80 km/h	10,7 s	9,5 s	10,2 s
4ª 60 a 100 km/h	16,6 s	14,7 s	16 s
5ª 80 a 120 km/h	31,4 s	28,1 s	27,5 s
FRENAGENS			
60/80/120 km/h a 0	16/28,7/68,4 m	16/28,4/67 m	16/27,6/64,2 m
CONSUMO			
Urbano	11,5 km/l**	13,1 km/l	13,3 km/l
Rodoviário	15,6 km/l**	16 km/l	17,3 km/l
RUIDO INTERNO			
Neutro/RPM máx.	41/76 dBA	39,2/76 dBA	42,3/71,1 dBA
80/120 km/h	61,2/72,4 dBA	60,2/71,3 dBA	63,7/70,6 dBA
AFERIÇÃO			
Velocímetro real a 100 km/h	93,7 km/h	95,7 km/h	95,3 km/h
Rotação do diferencial a 100 km/h em 5ª marcha	3.000 rpm	3.000 rpm	3.200 rpm
Volante	2,6 voltas	2,3 voltas	3 voltas
SEU BOLSO			
Preço	R$ 47.690	R$ 44.49 level0	R$ 43.990
Garantia	3 anos	3 anos	3 anos
Concessionárias	398	600	600
Revisões	R$ 1.040	R$ 1.084	[illegible]
Seguro	R$ 2.795	R$ 2.820	R$ 2.975

*Dado de fábrica **Números do consumo no Ford Ka 1.0

FICHA TÉCNICA



KA

A: 136 cm (diant.) / 134 cm (tras.)
B: 100 cm (diant.) / 98 cm (tras.)
C: 106 cm (diant.) / 87 cm (tras.)

Motor: flex, diant., transv., 3 cil., 12v, 997 cm³, 71,9 x 81,8 mm, 85/80 cv a 6.500 rpm, 10,7/10,2 mkgf a 3.500 rpm **Câmbio:** manual, 5 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica, 9,6 m (diâmetro de giro) **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** discos sólidos (diant.) e tambor (tras.) **Pneus:** 195/55 R15 **Peso:** 1.017 kg **Peso/potência:** 12,32/13,1 kg/cv **Peso/torque:** 97,8/ 102,6 kg/mkgf **Dimensões:** comprimento, 388,6 cm; largura, 169,5 cm; altura, 156,8 cm; entre eixos, 249,1 cm; porta-malas, 257 l; tanque de combustível, 52 l **Equipamentos de série:** ar-condicionado, direção elétrica, volante com regulagem de altura, vidros dianteiros elétricos, abertura elétrica do porta-malas, sistema de som com comandos de voz e entradas USB e auxiliar, Bluetooth e travas elétricas

UNO

A: 135 cm (diant.) / 132 cm (tras.)
B: 99,8 cm (diant.) / 95,5 cm (tras.)
C: n/d (diant.) / n/d (tras.)

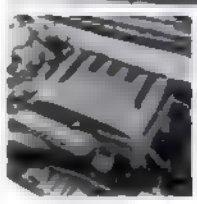
Motor: flex, diant., transv., 3 cil., 6V, 999 cm³, 70 x 86,5 mm, 77/72 cv a 6.000/6.250 rpm, 10,9/10,4 mkgf a 3.250 rpm **Câmbio:** manual, 5 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica, 9,8 m (diâmetro de giro) **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** discos ventilados (diant.)/tambor (tras.) **Pneus:** 175/65 R14 **Peso:** 1.025 kg **Peso/potência:** 13,3/14,2 kg/cv **Peso/torque:** 94/98,5 kg/mkgf **Dimensões:** comprimento 382 cm, largura, 165,6 cm, altura, 154,8 cm; entre eixos, 237,6 cm; porta-malas, 280 l; tanque de combustível, 48 l **Equipamentos de série:** ar-condicionado, direção elétrica com função City, tela de LCD no painel, volante multifuncional, faróis de neblina, sistema de som, vidros elétricos dianteiros, faróis com máscara negra

GOL

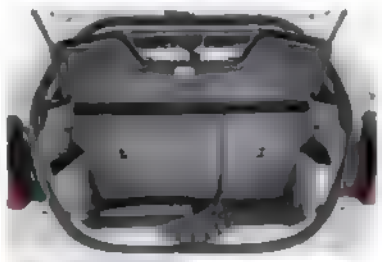
A: 132,3 cm (diant.) / 134,9 cm (tras.)
B: 98,6 cm (diant.) / 95,3 cm (tras.)
C: 104,8 cm (diant.) / 83,9 cm (tras.)

Motor: flex, diant., transv., 3 cil., 12V, 999 cm³, 74,5 x 76,4 mm, 82/75 cv a 6.250 rpm, 10,4/9,7 mkgf entre 3.000 e 3.000 rpm **Câmbio:** manual, 5 marchas, tração dianteira **Direção:** hidráulica, 10,8 m (diâmetro de giro) **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** discos ventilados (diant.) e tambor (tras.) **Pneus:** 195/55 R15 **Peso:** 998 kg **Peso/potência:** 12,2/13,1 kg/cv **Peso/torque:** 96/102,9 kg/mkgf **Dimensões:** comprimento, 389,2 cm, largura, 165,6 cm, altura, 147,4 cm, entre-eixos, 246,7 cm, porta-malas, 285 l, tanque de combustível, 55 l **Equipamentos de série:** ar-condicionado, direção hidráulica, vidros dianteiros elétricos, banco do motorista com regulagem de altura, faróis de neblina, abertura elétrica do porta-malas, sistema de som com entradas USB e auxiliar, Bluetooth e computador de bordo

Porta-malas do Gol leva 285 litros. Motor 1.0 é silencioso e econômico



Porta-malas do Uno tem 280 litros. Motor Firefly foi o mais rápido



Ka: menor porta-malas (257 litros) e opção de motores 1.0 ou 1.5

CONDIÇÕES DE TESTE
KA alt. 880 m; temp., 33,5°C; umid. relat., 46,5%, press., 29,9 mmHg
GOL alt. 860 m; temp., 26,5°C; umid. relat., 56,5%, press., 29,9 mmHg
UNO alt. 880 m, temp., 28,5°C, umid. relat., 57,6%; press., 29,9 mmHg

VEREDICTO

Mais moderno e confortável, o Ka venceu sem sustos. Design e o conteúdo deixaram o Gol à frente do Uno, que sofre com um projeto velho e ainda pode custar caro demais

KA ★★★½

GOL ★★★

UNO ★★★

Salvar

Perto do Topo

Recheada de itens tecnológicos, a sétima geração do Série 5 diminui drasticamente a distância para o Série 7

POR VITOR MATSUBARA | FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

Design lembra o Série 7, o novo sedã evoluiu por todos os lados

Mit Lust und Mut é uma expressão bávara que traduz o orgulho de ter nascido na Baviera. Algo como "somos o que somos", em português, a frase também poderia ser aplicada a um dos maiores símbolos locais: o Série 5. Desde 1972, o sedã não se rende aos modismos, seguindo a risca a combinação de luxo com prazer ao dirigir que caracteriza a BMW. Mas nunca houve um modelo tão bem equipado como nesta sétima

Disponível nas versões 530i

sairá se aproxima bastante do Série 7 em todos os aspectos. O principal elo de ligação entre eles surge no design: detalhes como o vinco nas laterais abaixo das maçanetas e o formato das lanternas foram inspirados no maior sedã da BMW. A generosa lista de itens da série inclui vários mimos da classe superior, como fechamento automático das portas (basta encostar levemente para a eletrônica se encarregar do resto) e ar digital com quatro zonas de temperatura.

Do sedã mais luxuoso da gama

Plus, um complexo sistema formado por câmeras e sensores capazes de monitorar a velocidade do veículo à frente. Basta apertar um botão no volante para o Série 5 preservar uma distância predeterminada, freando e acelerando sem a intervenção do motorista. Por meio dele também é possível evitar batidas, identificar pedestres (inclusive em locais pouco iluminados, graças ao sistema Night Vision) e realizar manobras de estacionamento sem tocar no câmbio e nos pedais — infelizmente

chave, como nos veículos vendidos na Europa. Só não dá para chamá-lo de sistema de condução autônoma porque não faz curvas sozinho, como no Mercedes-Benz Classe E.

O interior, enfim, foi modernizado. A tela agora é sensível ao toque e – veja só! – bem mais fácil de operar. Donos de smartphone se sentirão à vontade para explorar todas as funções do BMW ConnectedDrive, inclusive com integração ao celular sem usar cabos. Só é preciso ter um iPhone – inexplicavelmente não há suporte para Android Auto, já que a BMW argumenta que 80% de seus clientes usam um aparelho da Apple. O envelhecido painel de instrumentos (cuja aparência era praticamente igual em todos os modelos) foi substituído por uma tela digital de 10,2 polegadas, que muda de aparência segundo o modo de condução selecionado (Eco Pro, Comfort, Sport e Sport Plus).

O 530i vem com um 2.0 turbo de quatro cilindros em linha (252 cv e torque máximo de 35,7 mkgf), enquanto o 540i tem um motor 3.0 turbo de seis cilindros em linha (340 cv e 45,9 mkgf). Ambos têm tração traseira e câmbio automático de oito marchas. Foi a versão mais potente que levamos à pista de testes, onde o 540i precisou de apenas 5,2 segundos para ir de 0 a 100 km/h.

Todos os números de desempenho foram praticamente idênticos aos do antigo 550i, que tinha um motor 4.4 V8 de 407 cv e câmbio de sete marchas. A diferença crucial veio no consumo: enquanto o 550i registrou 6,4 km/l na cidade e 10 km/l na estrada, o novo 540i fez 9,1 km/l e 12,6 km/l, respectivamente. Parte desse feito, aliás, pode ser creditada à redução de peso de 100 kg entre gerações, obtida pelo maior uso de peças de alumínio.

ESPORTE FINO Dirigimos o 540i por um percurso de 300 km com trechos urbanos e rodoviários, nos quais a agilidade do veículo se sobressaiu. A direção facilita as manobras em locais apertados, algo incomum para um veículo de quase 5 metros de comprimento. Dinamicamente, seu comportamento direto impressiona, respondendo prontamente aos comandos do motorista. Bem calibrada, a suspensão tem um equilíbrio entre conforto e esportividade em qualquer condição, filtrando bem as imperfeições sem ser excessivamente dura.

Embora já seja ágil no modo Comfort, é no ajuste Sport que o Série 5 mostra por que é um legítimo BMW, ou seja, rápido nas acelerações e totalmente "na mão" do condutor em trechos sinuosos. Toda saída de curva é acompanhada do ronco metálico tão apreciado pelos fãs da marca, justificando cada centavo investido. Assim, dá até vontade de andar com os vidros abertos só para ouvir melhor a sinfonia dos seis cilindros.

Diferentemente dos seus arquirrivais Mercedes-Benz E 250 Exclusive (R$ 319.900) e Audi A6 Ambition (R$ 361.990), comprar um 540i M Sport é uma decisão mais emocional do que racional, daquelas que nos enchem de orgulho principalmente na hora de acelerar. Mesmo se você não tiver nascido em Munique.

Do desenho dos faróis de leds às lanternas e vincos: praticamente tudo remete ao modelo mais caro da BMW

Tela touchscreen e painel digital: a BMW, enfim, lembrou da tecnologia. Motor 3.0 de 340 cv empolga nas acelerações

Alumínio e volante de M3 quebram a tudez do interior

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 5,2 s
0 a 1.000 m:
24,2 s - 222,7 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
250 km/h*

RETOMADA
D 40 a 80 km/h: 2,2 s
D 60 a 100 km/h: 2,7 s
D 80 a 120 km/h: 3,2 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h - 0 m:
15,1/25/58,4 m

CONSUMO
Urbano: 8,1 km/l
Rodoviário: 12,6 km/l

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 399.950
Motor: gas., diant., longitud., 6 cil., turbo, 24V, 2.998 cm³, 340 cv entre 5.500 e 6.500 rpm, 45,9 mkgf a 1.380-5.200 rpm
Câmbio: automático, 8 marchas, tração traseira
Suspensão: duplo A (diant.); multilink (tras.)
Freios: discos ventilados
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 275/35 R19 (diant.)/ 245/40 R19 (tras.)
Dimensões: compr., 493,6 cm; alt., 148 cm; larg., 186,8 cm; entre-eixos, 297,5 cm; peso, 1.782 kg, tanque, 68 l; porta-malas, 530 l
Equipamentos de série: ar digital quadrizona, Apple Car Play, som Harman Kardon, câmera 360 graus, head-up display, piloto automático adaptativo, teto solar, bancos de couro e seletor de modos de condução.

VEREDICTO

Agora mais moderno, o sedã é praticamente um mini-Série 7 (e talvez uma das melhores compras do segmento).

★★★★½

GOLF
VERSÃO 7.1

Mudança de estilo é tão sutil que a VW nem fala em "novo" Golf. Mas o hatch está mais tecnológico e nunca foi tão conectado. E o melhor de tudo: chega ao Brasil ainda este ano

POR JOAQUIM OLIVEIRA, de Palma de Mallorca (Espanha)

Para os fabricantes de automóveis, dependendo da conveniência, mudar

Friso sob a grade agora se liga aos faróis com leds

Para-choques redesenhados e lanternas de leds de série

o design sinaliza atualizações. Há uma nova opção de motor (na Europa) e um quadro de instrumentos remodelado. No Brasil, permaneceremos com os já conhecidos 1.0 e 1.4 TSI e 1.6 MSI.

Historicamente, o Golf sempre teve evoluções conservadoras nas suas mudanças – e não é diferente com o modelo das fotos, a geração 7.1. Começando pela dianteira: agora há uma friso cromado na grade que se liga visualmente aos novos DRLs dentro dos faróis principais. O radar frontal, antes visível por entre a grade, foi escondido atrás do emblema da VW. Na parte traseira, as lanternas são de led em todas as versões.

Por dentro, as mudanças são mais nítidas. A começar pelo quadro de instrumentos, todo digital. A adoção da tela de TFT permite várias possibilidades de configuração – dá para visualizar informações técnicas do carro ou de entretenimento. Por padrão, essa tela de 12,3 polegadas exibe o velocímetro e o conta-giros, mas pode alternar para a agenda de contatos do dono, álbuns de músicas e até os perfis de rodagem selecionados pelo motorista. Entre cinco opções (Clássico, Consumo e Autonomia, Eficiência, Performance e Assistência à Condução e Navegação), o motorista pode selecionar as configurações que favorecem a economia de combustível ou a esportividade.

AS MÃOS TAMBÉM FALAM No centro do painel, o destaque vai para o monitor touch chamado de Matriz Modular de Infoentretenimento, com três medidas (6,5, 8,0 e 9,2 polegadas). A maior versão, batizada de Discover Pro *(foto à direita)*, aceita controles por gestos – o Golf é o pioneiro no segmento – e conta com um menu inicial configurável, no qual o usuário pode especificar as suas funções/informações preferidas. Se por um lado o aspecto do painel ganhou em modernidade, por outro desagrada o fato de as impressões digitais ficarem bem visíveis mesmo com pouco uso. Mas os grafismos modernos, a complexidade de dados e a possibilidade de realizar comandos por gestos coloca a central do Golf em um patamar superior.

Em alguns mercados, a linha Golf é bem ampla (hatch de três ou cinco portas, Variant, Alltrack e Sportsvan), sem contar o Cabrio, já descontinuado. E os europeus também passarão a conviver com o Golf 1.0 TSI de três cilindros, com variantes de 85 e 110 cv – porém, ambos com turbo e com injeção direta a gasolina.

Ainda incerto para o mercado brasileiro, o novo 1.5 turbo a gasolina de 150 cv substitui o 1.4 na Europa e ganha desativação de cilindros, combinado ao câmbio automatizado DSG de sete marchas, com duas embreagens a óleo. A Volks também prepara por lá o 1.5 Bluemotion, de 130 cv, previsto para o segundo semestre. Terá motor com taxa de compressão mais alta e ciclo de funcionamento Miller (não Otto), dotado de turbo de

Com exceção das telas digitais, está tudo igual no interior

geometria variável. Segundo a marca, essa versão poderá rodar 21,7 km com apenas 1 litro de gasolina.

Assim como as gerações anteriores, o Golf 7.1 preserva o louvável equilíbrio entre estabilidade e conforto, com direção precisa e comunicativa e elevado nível de qualidade de construção – uma referência no segmento dos hatches médios.

O VW Golf tem tradição em disponibilizar equipamentos e tecnologias de segurança pouco comuns na sua classe. A nova linha do hatch médio estreia a direção semiautônoma em situações específicas, como o congestionamento de tráfego a até 60 km/h. Sem a intervenção do motorista, o carro mantem-se na faixa, acelera e freia sozinho, acompanhando o trânsito. Há também um monitor de pedestres capaz de frear o veículo se o sistema não identificar ação do condutor. Porém, a disponibilidade desses recursos não está confirmada para o Brasil.

O quadro de instrumentos não tem relógios analógicos: é uma tela configurável de 12,3 polegadas. A central multimídia Discover Pro (9,2 polegadas) responde a gestos das mãos – não é preciso tocar o monitor

FICHA TÉCNICA

Golf 1.5 TSI
Preço: 26 000 euros
Motor: gas., diant., transv., 4 cil. em linha, 1 498 cm³, 12V, 74,5 x 85,9 mm, 10,5:1, 150 cv a 5.000-6.000 rpm, 25,5 mkgf a 1.500-3.500 rpm
Câmbio: manual, 6 marchas (DSG de 7 marchas, opcional), tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), multilink (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.), disco sólido (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 205/55 R16
Dimensões: compr., 425,8 cm, largura, 179 cm, altura, 149,2 cm, entre-eixos, 262 cm; peso, 1.067 kg, tanque, 50 l; porta-malas, 380 l
Desempenho: 0 a 100 km/h em 8,3 s, vel. máx., 216 km/h

VEREDICTO

As qualidades do Golf têm sido preservadas ao longo de algumas décadas. O hatch evolui a cada geração e está em dia com as últimas tendências tecnológicas.

Tão extremo no desempenho quanto no preço: 3 milhões de euros

ALÉM DO LIMITE

Para quem achava que não haveria vida na Bugatti após o Veyron, o novo Chiron mostra que é possível ir mais longe: são 1.500 cv e velocidade máxima de 420 km/h

POR JOAQUIM OLIVEIRA, do Alentejo (Portugal) FOTOS DOMINIQUE FRASER

O motor é o mesmo W16 de 8 litros do Veyron. Mas os quatro turbos são maiores e há dois injetores por cilindro

Nos meus 25 anos como jornalista automotivo, achei que nada mais poderia superar a emoção e o privilégio de pilotar um Bugatti Veyron. Afinal, a indústria comentava entre si que dificilmente uma montadora conseguiria ter a ousadia e o dinheiro para criar um automóvel de série que excedesse o luxo e a velocidade desse superesportivo que eu dirigi em 2012.

Mas eu estava errado. E ainda bem, pois estou prestes a experimentar, junto com apenas outros 19 jornalistas do mundo todo, o carro que promete deixar o Veyron para trás, o Chiron. Mais um feito dessa exclusiva marca francesa, criada pelo italiano Ettore Bugatti em 1909 e ressuscitada pelo Grupo VW, que a comprou em 1998 para lançar o Veyron, primeiro modelo de produção da nova era. Não foram fabricadas mais de 450 unidades entre 2005 e 2014.

Seu sucessor também foi batizado com o nome de um dos mais famosos pilotos da casa, Louis Chiron, que venceu em 1931 o GP do Mônaco com um Bugatti Type 51, sendo até hoje o único nascido no principado a vencer a prova e também o mais velho piloto da Fórmula 1 (55 anos).

Melhorar o Veyron com seu motor de 16 cilindros em W e 1.200 cv, na sua versão mais extrema, exigia muito mais esforço e talento. Mas o resultado alcançado fala por si: o motor (são dois V8 unidos) continua com 8 litros, mas foi amplamente redesenhado. Os quatro turbos são 70% maiores e agora funcionam em fases: dois trabalham desde a partida até 3.800 rpm, quando então entra em ação o outro par. "É para que a entrega de potência seja o mais linear possível e se reduza ao máximo o atraso da resposta dos turbos", explica Andy Wallace, piloto de desenvolvimento da marca e ex-campeão

das 24 Horas de Le Mans, com quem dividi essa experiência inesquecível ao volante do Chiron, nas desertas retas da região portuguesa do Alentejo.

Cada cilindro dispõe de dois injetores (num total de 32) e existe um novo sistema de escape em titânio. Tudo isso permitiu aumentar a potência máxima para absurdos 1.500 cv e 163,2 mkgf de torque máximo, que consegue se manter no pico entre 2.000 e 6.000 rpm.

Tendo em conta que o peso do Chiron de 1.995 kg é apenas cerca de 5% superior ao do Veyron (100 kg a mais), não é de se espantar que seus números oficiais sejam maiores, suficientes para colocá-lo no ranking dos mais rápidos do mundo: 420 km/h de velocidade máxima, menos de 2,5 segundos no 0 a 100 km/h e menos de 6,5 segundos no 0 a 200 km/h (o Veyron SS podia acelerar em 2,5 segundos e atingir 413 km/h).

Mas Wallace acha que são estimativas conservadoras. "Vamos fazer este ano o registro oficial dos números e uma tentativa de bater o recorde mundial, porém estou convencido de que o Chiron consegue chegar aos 2,2 ou 2,3 segundos de 0 a 100 km/h e uma máxima de 440 a 450 km/h." Ele deve saber o que diz, já que também foi detentor por 11 anos do recorde de velocidade para carros de série 386,47 km/h com um McLaren F1.

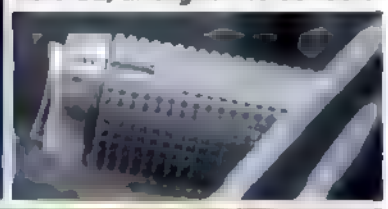
ROBÔS? NADA DISSO! Abro a porta e desço até me encaixar no luxuoso banco concha de couro, feito à mão como tudo neste Bugatti, que emprega apenas 20 trabalhadores (ou seriam artesãos?) na sua fábrica de Molsheim (França), que não usa nenhum robô na sua linha de produção.

Wallace me conta que o modelo tem a caixa automatizada de sete marchas com as duas maiores e mais rápidas embreagens do mundo, e que o monocoque e a carroceria são feitos de fibra de carbono, como antes, mas agora a parte traseira, que recebe o motor, também é construída com o mesmo material.

Ele explica ainda que a tração é nas quatro rodas, tendo no eixo traseiro um diferencial que distribui o torque entregue a cada roda para otimizar a tração e a eficiência em curva. Pela primeira vez, um Bugatti tem um chassi adaptativo, com vários programas de condução para ajustar as respostas de direção, tração, amortecimento, altura da suspensão e controle de estabilidade e de tracão. O programa varia até alguns dos elementos da carroceria para aumentar ou diminuir a pressão aerodinâmica. Os modos são controlados no grande botão azul no volante, do lado esquerdo (à direita está o que liga os 16 cilindros,) segundo vários ajustes:

Apesar de sofisticados, bancos concha remetem ao estilo de competição. Nosso repórter ao volante do Chiron: "Seu poder de aceleração é tão violento que quase dá para desmaiar"

Botão dos modos de condução no volante, conta-giros analógico entre duas telas, alavanca do pisca em alumínio maciço, rodas aro 20 e 21, ar digital no console



Suas 2 toneladas vão de 0 a 100 km/h em 2,5 segundos

Os modos de pilotagem ajustam motor, altura e rigidez da suspensão, nível da tração e até pressão aerodinâmica na asa traseira

Lift (altura ao solo de 125 mm, para acessos a garagens ou uso na cidade, desligando a 50 km/h), EB (o modo normal, altura de 115 mm, só até 180 km/h), Autobahn (de 95 a 115 mm), Handling (mesma altura, porém com mais pressão na asa e maior saída de traseira) e Top Speed (para velocidade máxima, variando de 80 a 85 mm e pouquíssima pressão na asa).

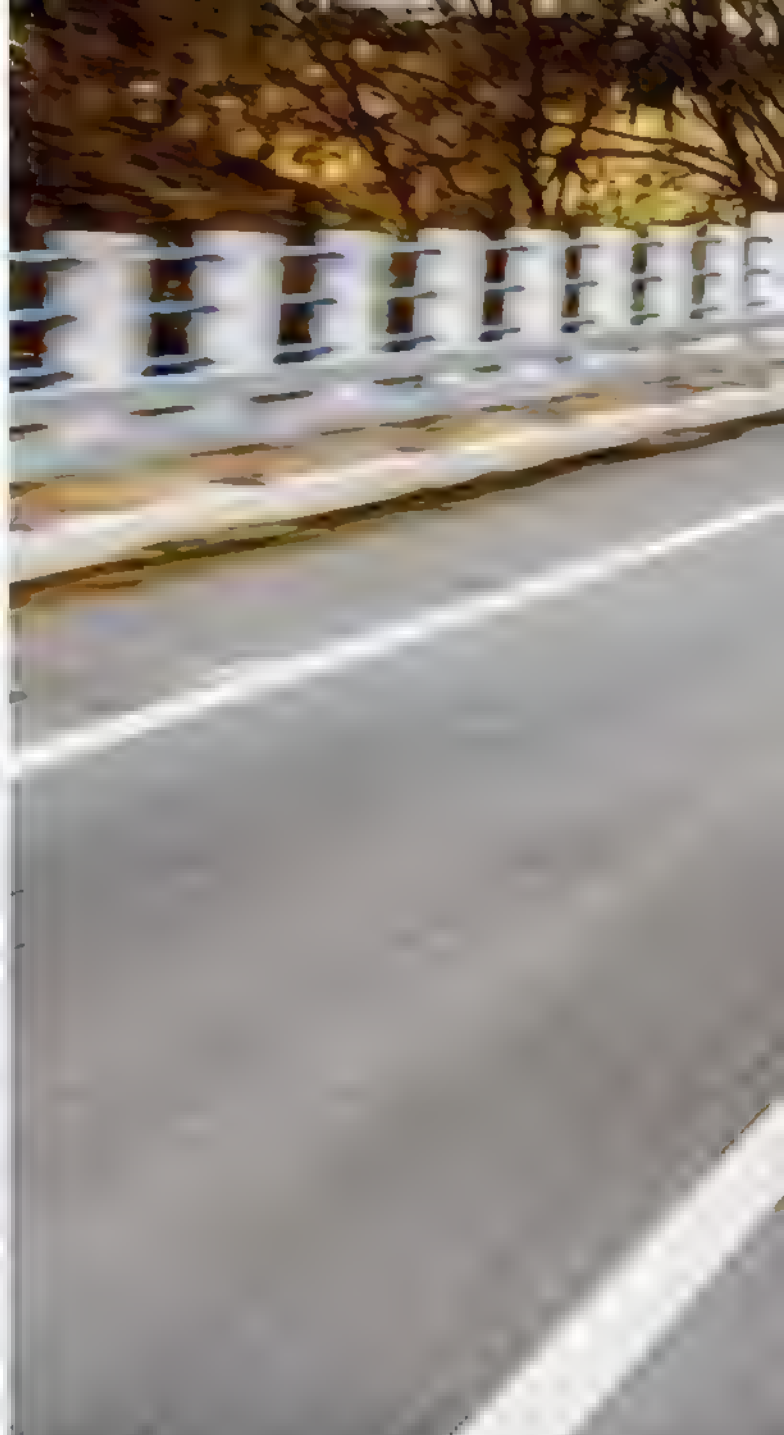
Mas atenção: para chegar aos tais 420 km/h de velocidade, é preciso inserir uma segunda chave num local junto ao banco do motorista, senão ele não passa dos 380 km/h. "Girar essa chave funciona como uma espécie de clique para que os sistemas do carro façam um autodiagnóstico, para ver se tudo está otimizado e preparando-os para um nível de exigência máxima", comenta Wallace.

O piloto inglês explica que a asa traseira (40% maior do que a do Veyron) tem quatro posições de regulagem: "Uma está nivelada com a parte traseira da carroceria e depois vai subindo para aumentar a pressão ou até criar um efeito de para-quedas preso na parte de trás do Chiron, diminuindo assim as distâncias de frenagem". São apenas 31,5 metros para imobilizar este hiperdesportivo de 2 toneladas vindo a 100 km/h.

Diante dos meus olhos meio ansiosos, tenho o quadro de instrumentos composto por três telas TFT e um velocímetro analógico. A informação que me é apresentada na parte digital

Magnésio, fibra de carbono, alumínio: interior com seleção de materiais nobres

Cliente pode escolher sua combinação de cores da pintura e do interior



Serão produzidas 500 unidades do Bugatti Chiron. E apesar de o modelo estar sendo apresentado só agora, metade delas já está vendida

vai variando em função da velocidade e do modo de pilotagem escolhido (ele vai reduzindo o total de dados para não distrair o motorista).

Também há uma divisão vertical do painel de bordo, preenchida por quatro comandos rotativos, que ajustam a distribuição do ar, a temperatura, o aquecimento dos assentos e a visualização das informações relevantes para a pilotagem.

Olhando ao redor, é difícil pra mim, mesmo acostumado a dirigir Bentley e Rolls-Royce, não me impressionar com esse cockpit, que é decorado por materiais ultraluxuosos como fibra de carbono, alumínio, magnésio e couro com uma sofisticada costura feita com a perícia dos artesãos do Atelier Bugatti.

Com Wallace no banco do carona, os primeiros quilômetros são feitos em uma tocada muito calma, para ir me habituando aos comandos e às principais interfaces do veículo. Já dirigi vários superesportivos que exigem braços e pernas firmes para controlar direção e pedais, mas neste Bugatti tanto acelerador como freios e volante são muito leves.

PNEUS PERSONALIZADOS No caso da direção, a assistência elétrica varia dependendo do programa selecionado, mas sempre com uma precisão e um imediatismo de reações quase desconcertantes. Claro que pneus feitos especificamente pela Michelin para este modelo (285/30 R20 na frente e 355/25 R21 atrás) ajudam com sua superfície de contato 13% maior do que no Veyron.

A suspensão consegue ser muito confortável no modo mais suave

A asa traseira variável pode alterar o Cx do carro entre 0,35 e 0,59

e não fossem as formas extravagantes do carro e a sonoridade poderosa do motor às minhas costas, quase me imaginaria dirigindo-o diariamente pelo trânsito de uma grande cidade.

DESMAIO IMINENTE Mas não se engane com essa suavidade. É só afundar o pé no acelerador que você logo descobre que seu desempenho é alucinante. Olha que eu já tive a oportunidade de dirigir vários Porsche e Ferrari e até um Fórmula 1 da Renault dentro de um autodromo, e mesmo assim estive prestes a desmaiar em duas arrancadas feitas com o "pé na tabua". Foi isto mesmo que eu quis dizer: quase desmaiei. Porque meu corpo teve uma enorme dificuldade em aguentar tamanha força g, pois em menos de 10 segundos ele chegou aos 250 km/h. Ao meu lado, Andy Wallace me tranquilizou: "O nível de performances do Chiron obriga o cérebro humano a passar por um período de adaptação para conseguir continuar funcionando quando nos aproximamos do limite das suas acelerações/frenagens. Este carro atinge uma máxima superior à do carro com que venci em Le Mans há 29 anos e suas desacelerações são igualmente esmagadoras com o freio aerodinâmico (Air Brake), que chega aos 2 g". Isso é pouco menos de metade dos F-1 atuais, mas é o dobro de qualquer outro superesportivo atual.

E assim eu cheguei ao fim de uma das experiências mais exclusivas da minha carreira automotiva – e uma das mais caras também, pois eu acabara de dirigir um automóvel que custa nada menos que 3,04 milhões de euros (R$ 10 milhões). QR

FICHA TÉCNICA

Preço: 3,04 milhões de euros (R$ 10 milhões)
Motor: central W16, quadriturbo, 64V, inj. direta, 2 injetores por cil., 7.993 cm³, 86 x 86 mm, 8,3:1, 1.500 cv a 6.700 rpm, 163,2 mkgf a 2.000-6.000 rpm
Câmbio: automatizado, 7 marchas, dupla embreagem, tração integral
Suspensão: multilink nas 4 rodas
Freios: discos carbocerâmicos nas 4 rodas
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 285/30 R20 (dian.) 355/25 R21 (tras.)
Dimensões: compr., 454,4 cm; alt., 121,2 cm; larg., 203,8 cm; entre-eixos, 271,1 cm; peso, 1.995 kg; tanque, 100 litros; porta-malas, 57 litros
Desempenho: 0 a 100 km/h abaixo de 2,5 s; 0 a 200 km/h abaixo de 6,5 s; 0 a 300 km/h abaixo de 13,8 s; vel.

VEREDICTO

O Bugatti Chiron é o apogeu do supercarro moderno: luxo ao extremo e potência desenfreada, sem abrir mão da facilidade de guiar em qualquer condição.

Entre os melhores

Primeiro japonês com motor central produzido em larga escala, o Toyota MR2 mostrou que o prazer ao volante estava ao alcance de todos POR FELIPE BITU | FOTOS XICO BUNY

Primeira geração tinha motor 1.6 de 130 cv

Até o começo dos anos 80, a Toyota era lembrada pela funcionalidade de seus carros. Sua linha era composta basicamente por sedãs e utilitários, conhecidos pelo padrão de qualidade e eficiência. Foi só em 1984 que o fabricante nipônico associou sua imagem a um automóvel popular e com boas doses de prazer ao volante: o cupê MR2.

Antes dele, as noções de desempenho da Toyota eram baseadas em motores dianteiros de seis cilindros, presente nos esportivos 2000 GT (1967) e Celica Supra (1978). Mas a pretensão do MR2 era mais racional: apresentado em 1981, o protótipo SA X definiu o esquema do motor transversal posicionado atrás dos dois ocupantes, com tração traseira.

Era praticamente a mesma configuração mecânica adotada pelos europeus Fiat X1/9 e Matra Bagheera, um conceito ainda inédito entre os fabricantes japoneses. As linhas definitivas foram exibidas no Salão de Tóquio de 1983: com poucos retoques, o conceito SV-3 logo entrou em produção, adotando motor e câmbio do Toyota Corolla de quinta geração.

Denominada W10, a primeira geração tinha 3,95 metros e pouco mais de 1 tonelada, favorecendo o quatro cilindros de 1,6 litro e 130 cv, com 16 válvulas e injeção eletrônica.

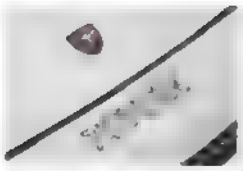
A potência era menor nos EUA e na Europa, mas o comportamento neutro proporcionado pelo motor entre os 2,32 metros de entre-eixos encantou o público e a imprensa especializada.

Simples e eficiente, a suspensão independente McPherson era usada nos quatro cantos e exigia pouco dos pneus 185/60 R14: era difícil levá-lo ao limite da aderência, pois sua estabilidade estava acima da capacidade dos motoristas comuns. O equilíbrio do conjunto era reforçado pelos discos de freio nas quatro rodas.

Seus rivais eram o Fiat X 1/9, Pontiac Fiero, Subaru XT e Mazda RX-7. A Toyota oferecia transmissão automática, bancos de couro e teto com painéis removíveis para emular um conversível. Imbatível nas acelerações, a versão Supercharged recebeu um compressor para chegar a 145 cv e assim marcar a despedida da primeira geração.

Apresentado em 1989, o MR2 de segunda geração (W20) tinha o visual mais harmônico de todos. Maior e mais pesado, recebeu novos motores de 2 litros, com potência variando de 138 cv (aspirado) a 221 cv (turbo), dependendo do mercado. Seu principal concorrente era o Mazda MX-5. O arisco MR2 era um desafio: o motor central exigia habilidade para evitar saídas de traseira. O modelo 1993 recebeu modificações na suspensão e direção para torná-lo mais neutro.

ABS, controle de tração e airbags logo entraram na lista de opcionais. A oferta no mercado norte-americano foi encerrada em 1995, mas a segunda geração continuou a ser produzida até 1999 para os mercados japonês e



Águia era o símbolo do compacto. O Midship Runabout 2, dal o MR2, tinha motor central e dois lugares

FICHA TÉCNICA

Toyota MR2 1988

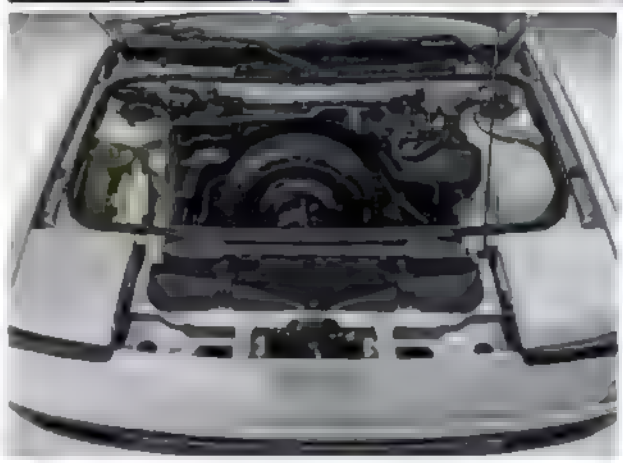
Motor: 4 cilindros em linha de 1,6 litro; 130 cv a 6 600 rpm; 14,8 mkgf a 5 800 rpm

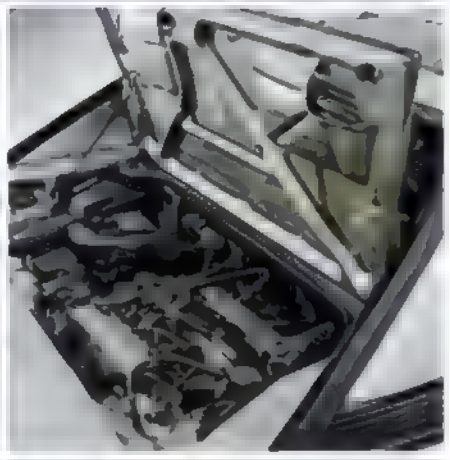
Câmbio: manual de 5 marchas

Dimensões: comprimento 395 cm; largura, 166 cm, altura, 123 cm, entre-eixos 231 cm; peso, 1.066 kg

Desempenho 0 a 100 km/h de 8,5 s; vel. máx 191 km/h

Interior simples e funcional





Havia dois pequenos porta-malas: um dianteiro e outro após o cofre do motor

europeu, apesar da queda na demanda. Para recuperar o apelo do MR2, a Toyota redefiniu a terceira geração (W30) na forma de um conversível.

O nome mudava em função do mercado: MR-S no Japão, MR2 Spyder nos EUA e MR2 Roadster na Europa. Com 3,88 metros de comprimento, era o menor e mais leve MR2 até então, mas o aumento na distância entre os eixos para 2,45 metros melhorou a estabilidade. Havia apenas uma opção de motor: um quatro cilindros de alumínio, 1,8 litro e 138 cv.

Com exceção do teto, continuava o mesmo carrinho divertido e acessível, sobretudo com a transmissão manual oferecida em 2002. O modelo americano foi vendido até 2005 e os demais mercados o comercializaram até o fim da produção, em 2007.

Há rumores de que o MR2 pode voltar: a Toyota deu a entender que há espaço no mercado para ele e o novo Supra – modelos que fariam companhia ao aclamado GT86.

Pegue 1 e pague 3

Caríssimo, o Nick encerrou uma era de sonhos com o carro legitimamente nacional POR FELIPE BITU
FOTOS XICO BUNY

Ressalto no capô para acomodar motor AP

A oferta de subcompactos é pequena no Brasil, mas eles estão longe de ser novidade: o empresário Paulo de Aguiar Goulart foi um dos precursores do segmento, antes da concepção de modelos como Up! e Mobi. Um de seus sucessos acabou sendo uma de suas últimas criações: o Nick, idealizado e executado pela PAG (Projets d'AvantGarde Ltda.).

Instalada em Santana de Parnaíba, a PAG foi uma divisão da Dacon S/A Veículos Nacionais (Distribuidora de Automóveis, Caminhões e Ônibus Nacionais), uma das mais famosas concessionárias Volkswagen da capital paulista. Fundada em 1960, a Dacon se originou da antiga Comercial Lara Campos, revendedora DKW que obteve grande sucesso nas pistas. E foi nos circuitos que Paulo Goulart conheceu Anísio Campos, notório como piloto e, principalmente, como designer.

Um dos maiores sucessos da dupla foi o microcarro Dacon 828, também conhecido como Mini Dacon. Apresentado em 1982, o 828 tinha um custo de produção elevadíssimo, o que fez o engenheiro Paulo Goulart partir para outra iniciativa mais viável.

Em agosto de 1987, Paulo e Anísio decidiram criar o minicarro Nick, tomando como base a Saveiro. A distância entre os eixos era encurtada em cerca de 34 cm e os balanços dianteiro e traseiro eram reduzidos ao máximo, limitando seu comprimento a 3,04 metros. A dianteira mantinha faróis e piscas originais, mas recebia para-choque, grade e capô em fibra de vidro.

A traseira era feita com o mesmo material sintético, formando um pequeno porta-malas sobre a caçamba remanescente. O para-choque trazia a inscrição PAG (as iniciais de Paulo) em letras de baixo-relevo e a tampa do porta-malas era ancorada pela parte inferior. Delicadas alças apoiadas sobre as lanternas da VW Quantum simulavam a queda do teto.

A avaliação do curioso carrinho foi publicada na edição 333 de QUATRO RODAS em abril de 1988. Pesando 40 kg a menos que a Saveiro e impulsionado pelo motor Volkswagen AP de 1,6 litro e 90cv, acelerou de 0 a 100 km/h em 11,7 segundos – e chegou aos 160 km/h. Os freios traseiros do utilitário eram superdimensionados, com tambores e cilindros de roda maiores que os do Gol.

Apesar de sua proposta urbana, a exclusividade do PAG Nick fazia com que muitos o encarassem como um esportivo. Não era tão rápido ou veloz quanto o Gol GTS, mas fazia o Ford Escort XR3 e o Fiat Uno 1.5R comerem poeira. O entre-eixos reduzido conferia agilidade incomum, mas o tornava instável em retas longas e curvas de alta velocidade.

O melhor era aproveitar seu lado prático: com pouco mais de 3 metros, cabia praticamente em qualquer vaga. Outro ponto negativo era o acabamento, simples e com pouco isolamento acústico. A solução foi adotar acessórios da própria Dacon, inspirados nos Porsche (o fabricante de Stuttgart era representado no Brasil pela concessionária de Paulo).

Sua única evolução veio em 1989: agora montado sobre o monobloco do Voyage, o Nick L mantinha a mesma distância entre os eixos para oferecer quatro lugares. A versão dois lugares também era montada sobre o sedã da VW, mas continuava com o entre-eixos reduzido e uma extensão da cabine sobre as linhas originais. O motor passou a ser o 2.0 do Santana.

Apesar do preço elevadíssimo, a produção artesanal da PAG mal conseguia dar conta da demanda – e por isso menos de 150 unidades foram produzidas até 1991. Naquele ano ocorreu a abertura das importações e o endinheirado público do Nick migrou para importados, como Peugeot 205 XSi, Citroën AX GTi e Civic VTi.

A Dacon segurou as pontas por cinco anos, mas encerrou as atividades em 1996. E apesar do pouco tempo de vida, o legado de Paulo Goulart e Anísio Campos permanece até hoje na mente dos entusiastas brasileiros.

A antiga sede da empresa, localizada no encontro das avenidas Cidade Jardim e Brigadeiro Faria Lima, em um dos centros empresariais mais nobres de São Paulo, permanece como recordação de uma das épocas mais felizes da nossa indústria.

Insígnias portentosas da PAG e Dacon reforçavam a identidade do microcarro

Era impossível esconder a origem Volkswagen das peças no interior, mas tinha seus luxos, como ar-condicionado, volante revestido de couro e um trio de marcadores no console. Embaixo, as colunas traseiras falsas da primeira geração deram lugar a uma extensão envidraçada da cabine em 1989

Abril de 1988

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 11,7 s
VELOC. MÁX.
160 km/h
CONSUMO
não publicado
PREÇO
R$ 154.800 (atualizado, IPCA)

FICHA TÉCNICA

PAG Nick 1988
Motor: long., 4 cil. em linha, 1.596 cm³, comando de válvulas simples, carburador, 90 cv a 5.600 rpm, 13 kgfm a 2.600 rpm
Câmbio: manual de 5 marchas, tração dianteira
Dimensões: comp., 304 cm; largura, 160 cm; altura, 137,5 cm; entre-eixos, 202 cm; peso, 868 kg

GRUPO Abril

BEER PRO

O MELHOR CLUBE DE ASSINATURAS DE CERVEJAS ESPECIAIS DO BRASIL E DO MUNDO.

2 CERVEJAS RUSSAS + 3 ARTESANAIS Ppremiadas

+1 REVISTA DO GRUPO ABRIL

APENAS R$ 89,90 POR MÊS

Imagem meramente ilustrativa

BEBA COM MODERAÇÃO

Como funciona:

1 Acesse o site GoBOX e crie a sua conta.

2 Escolha o seu plano.

3 Faça a sua assinatura informando seus dados e o seu cartão de crédito

4 Receba todo mês, no conforto da sua casa, a sua caixa BEER PRO.

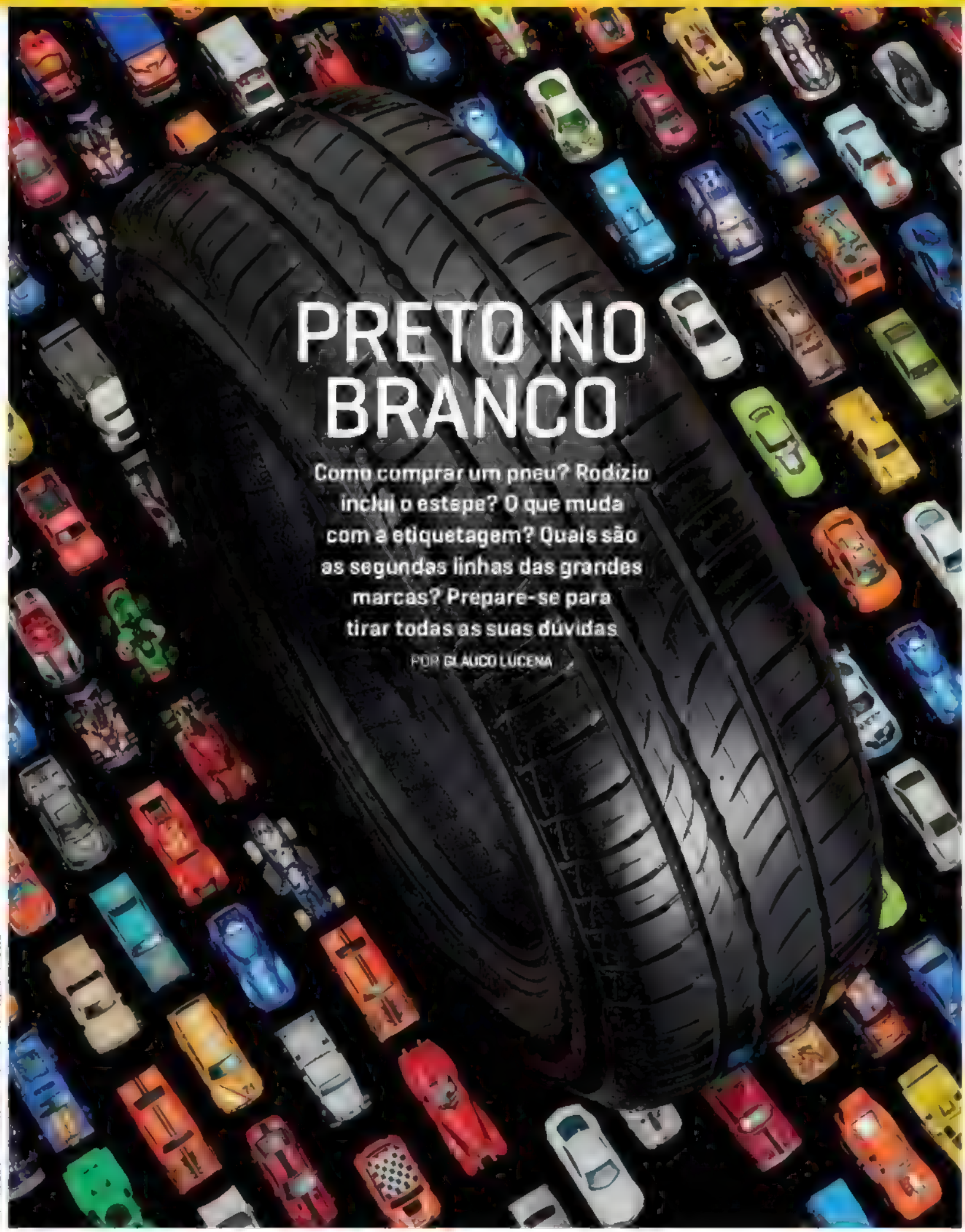
www.assinegobox.com.br

beerprogobox

ESPECIAL PNEUS

UM GUIA PARA VOCÊ RODAR MAIS, MELHOR E COM SEGURANÇA

Patrocínio:
BRIDGESTONE MICHELIN Continental



PRETO NO BRANCO

Como comprar um pneu? Rodízio inclui o estepe? O que muda com a etiquetagem? Quais são as segundas linhas das grandes marcas? Prepare-se para tirar todas as suas dúvidas

POR GLAUCO LUCENA

Série B dos pneus

Empresas tradicionais têm no nome uma grife que chancela seus produtos. Mas, para vender por menos, recorrem a marcas alternativas POR ULISSES CAVALCANTE

Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin e Pirelli são exemplos de nomes que extrapolam a certidão de nascimento dessas empresas. São grifes. Quando se fala em produtos manufaturados, o termo "primeira linha" classifica aqueles de qualidade superior, fabricados por marcas com reputação igualmente bem vista. O que é comprovadamente melhor – ou visto como melhor –, naturalmente, custa mais. A rigor, essa percepção mercadológica é positiva, pois favorece o lucro dos fabricantes, que podem acrescentar ao preço do produto o valor percebido pelos clientes.

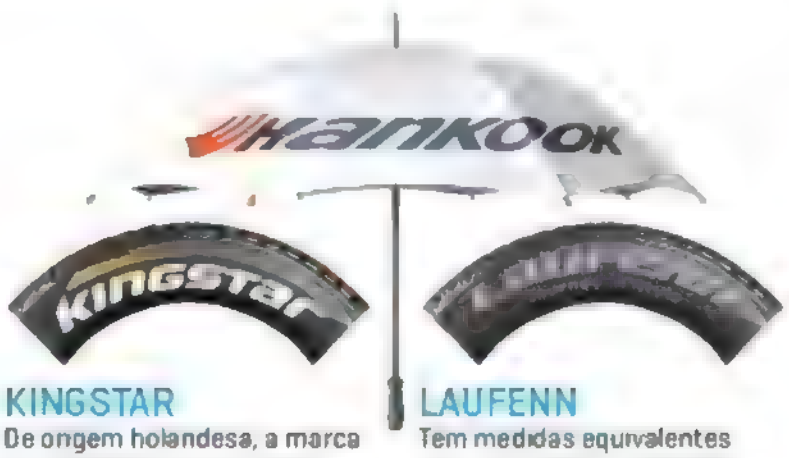
Mas há um efeito nessa estratégia: bens mais caros atraem um público específico e afasta outro. É o que se chama de segmentação do mercado. Pense em relógios. Um Casio e um Tag Heuer têm a mesma função primária: informar as horas. Mas o segundo custa dezenas de vezes mais. Na conta entram investimentos maiores em marketing, cachês de garotos propaganda, matéria prima mais nobre e tecnologia superior. Essa lógica se aplica à indústria de pneus.

AS MARCAS DAS MARCAS

Clientes sensíveis a preço tendem a abrir mão de marcas de primeira linha em nome da economia. Esse filão tem a atenção dos fabricantes, já que todos têm marcas secundárias para vender modelos menos sofisticados. Vale lembrar: não necessariamente esses pneus são piores ou de qualidade inferior. Eles atendem a compromissos diferentes, como o custo. Em nome do preço baixo, quando comparados a equivalentes das marcas principais (ou à concorrência), podem ter menor profundidade de sulco, ser de uma geração mais antiga ou usar materiais menos nobres. É hora de descobrir qual dessas segundas linhas estão sob o guarda-chuva de que grande fabricante.

FORMULA

Esta é a única linha de baixo custo oferecida pela Pirelli – ela comercializa o modelo Spider. A marca Formula foi criada depois da venda da Ceat, que até então era a marca secundária sob o guarda-chuva da famosa fabricante italiana de pneus.



KINGSTAR

De origem holandesa, a marca foi adquirida para expandir a participação da coreana no mercado europeu. Hoje é vendido no Brasil para os aros 13 a 17. Outra marca secundária é a Marshal, que atende SUVs e comerciais

LAUFENN

Tem medidas equivalentes aos da Hankook, atendendo uma gama extensa de veículos, incluindo esportivos e importados. Um pneu de 14 polegadas com essa marca pode ser encontrado por menos de R$ 200.

UNIROYAL

Em outros mercados, concentra-se em SUVs, utilitários e comerciais – no Brasil é pouco comum. Mas a própria rede de lojas Michelin oferece a Tigar, cujos preços são inferiores aos equivalentes com o selo da marca francesa.

BFGOODRICH

Essa marca não concorre com pneus de uso geral da Michelin – atende majoritariamente ao nicho de competição e off-road. A linha todo-terreno tem grife e é concorrente dos GT Grabber. Não oferece medidas para carros de pequeno porte

Como há mais gente com o orçamento apertado do que aqueles com grana de sobra, o segmento de "baixo custo" ganhou uma relevância que os grandes fabricantes não podem ignorar. Essa é a principal justificativa para empresas conhecidas venderem pneus com nomes desconhecidos.

Saem as grifes, entram as marcas secundárias. Não por menos, quase todas as empresas adotam estratégia semelhante. Nas lojas, frequentemente são chamadas de "segunda linha" ainda que os gerentes de vendas e de marketing odeiem a alcunha.

Sem despesas com grandes campanhas publicitárias, as fábricas tradicionais têm condições de concorrer por bolsos mais sensíveis. Até a forma de vender muda: esses pneus são encontrados principalmente em redes de supermercados e atacadistas, com margens de lucro menores.

Mas há outros truques para reduzir custo e, claro, o preço na gôndola. Um deles é rebatizar produtos da geração anterior com a segunda marca.

Também é possível retirar da receita do pneu alguns ingredientes nobres – componentes que favorecem a durabilidade ou consumo. As carcaças também podem ser menos robustas, com índices de carga ou velocidade inferiores (suportam menos peso ou velocidade inferior, quando comparados com o pneu do primeiro escalão). Outra estratégia é reduzir a profundidade do sulco na banda de rodagem. Enquanto os pneus premium oferecem 8 mm, as peças equivalentes com preço menor têm 7.

Nada disso é ilegal ou danoso, pelo contrário. Ao cliente, cabe a decisão de investir mais ou menos, optando por quais tecnologias quer usar no seu carro. Basta analisar as etiquetas do Inmetro, afixadas na banda do pneu novo *(veja na pag. 86)* para comparar o desempenho. Pneus de mesma medida podem oferecer resultados diferentes. A escolha é sua.

SEIBERLING
Criada pelo mesmo fundador da Goodyear, acabou nas mãos da Firestone e, por fim, sob tutela da Bridgestone, quando esta adquiriu a Firestone. É muito comum nas medidas 13 e 14 polegadas.

FIRESTONE
A Bridgestone incorporou o nome Firestone e não a trata como segunda linha. Mas seus produtos custam menos e são encontrados em medidas menores. O foco das vendas são grandes supermercados.

EUZKADI
De origem mexicana, a marca comercializa principalmente pneus de aros 13, 14 e 15, para modelos populares. Ele é facilmente encontrado na rede Walmart, por exemplo, e em grandes varejistas.

BARUM
A rede Conti oferece a marca como alternativa aos pneus do selo Continental, disponíveis nas mesmas medidas. Duas diferenças: notas inferiores em frenagem no molhado e índices de ruído maiores.

KELLY TIRES
Praticamente não há gastos com marketing e essa linha é rival direta da Formula, da Pirelli. Atende sobretudo a compactos e carros pequenos: a menor medida disponível é 165/70R13 e a maior, 205/40R17.

DIRECTION
A Goodyear não fala em marca secundária, mas flagramos a rede tratando a Direction assim – a linha é comum em supermercados. O símbolo da Goodyear aparece estampado na borracha. Seu rival interno é o modelo Goodyear Assurance.

GENERAL TIRE (GT)
Para automóveis, oferece os modelos Altimax, cujo valor é inferior aos Continental. Mas há também os modelos Grabber, especiais para uso fora-de-estrada. Nesse caso, os pneus GT atendem ao nicho 4x4 e se tornaram uma grife no segmento de off-road.

VIKING
De origem norueguesa, a empresa foi adquirida pela Continental para suprir a demanda de mercados em desenvolvimento, caso do Brasil. Em varejistas, tem posicionamento e preço semelhantes ao do Euzkadi, que também é da Conti

Verdade ou mentira?

Modelo de uso misto, run flat, verdes, de alta performance... Não importa o tipo, cada um deles é cercado de mitos. Aprenda quais são os principais

PNEUS VERDES SÃO PIORES DE FRENAGEM? MITO, MAS JÁ FOI VERDADE De fato, havia maior necessidade de espaço de frenagem nos primeiros pneus ecológicos, mas isso apenas em piso seco, devido à menor resistência ao rolamento. No molhado, eles se saíam até um pouco melhor que os convencionais. "Hoje, porém, os grandes fabricantes desenvolveram novos compostos, com menos carbono black e mais sílica. Por isso, não há mais diferença em termos de frenagem", diz José Carlos Quadrelli, gerente geral de engenharia da Bridgestone.

PNEU DE USO MISTO DURA MENOS? VERDADE O modelo A/T é feito para andar mais no asfalto que na terra, porém tem mais resistência a piso acidentado que o pneu on-road. Assim, se trafegar só na cidade, ele se desgasta um pouco mais, por sua maior resistência ao rolamento. Gustavo Loeffler, do departamento técnico da Yokohama, lembra que "rodando só no asfalto, ele também tem desgaste mais irregular, por isso exige mais alinhamento e balanceamento".

PNEU DE USO MISTO PREJUDICA O CONSUMO? VERDADE Assim como a durabilidade é afetada, o consumo sofre um pouco mais nos modelos A/T que rodam apenas no asfalto, comparados aos on-road. "Mas é uma diferença tão pequena que nem se compara a fatores como falta de calibragem ou direção mais agressiva, entre outros que afetam o consumo", diz Fabrice Weisgal, gerente de marketing da Goodyear. Mas o maior pênalti aqui é o ruído. "É frequente o dono de SUV vir trocar seus pneus de uso misto por modelos on-road. A reclamação mais comum é o incômodo com o conforto acústico e de rodagem", diz Leandro Richter, gerente da rede DPaschoal.

RUN FLAT É MAIS DURO E FRÁGIL? MITO, MAS JÁ FOI VERDADE Realmente, o desconforto ocorria nas primeiras gerações desses pneus, que podem rodar furados. Quanto à fragilidade em asfalto de má qualidade (tão comum no Brasil), os especialistas dizem que os novos modelos já possuem estrutura menos rígida e mais resistente que os primeiros. "Hoje ficou apenas o mito", afirma Rafael Astolfi, gerente técnico da Continental.

PNEU DE ALTA PERFORMANCE MELHORA O DESEMPENHO DE CARROS COMUNS? VERDADE O alto custo de pneus de alta performance não combina com a proposta econômica de carros de passeio, mas a Goodyear já fez esse teste em seu campo de provas. O resultado? "Uma melhora discreta, mas perceptível, tanto no desempenho do carro como nos resultados de frenagem e de dirigibilidade", explica Weisgal.

BRIDGESTONE

novo
ECOPIA EP150

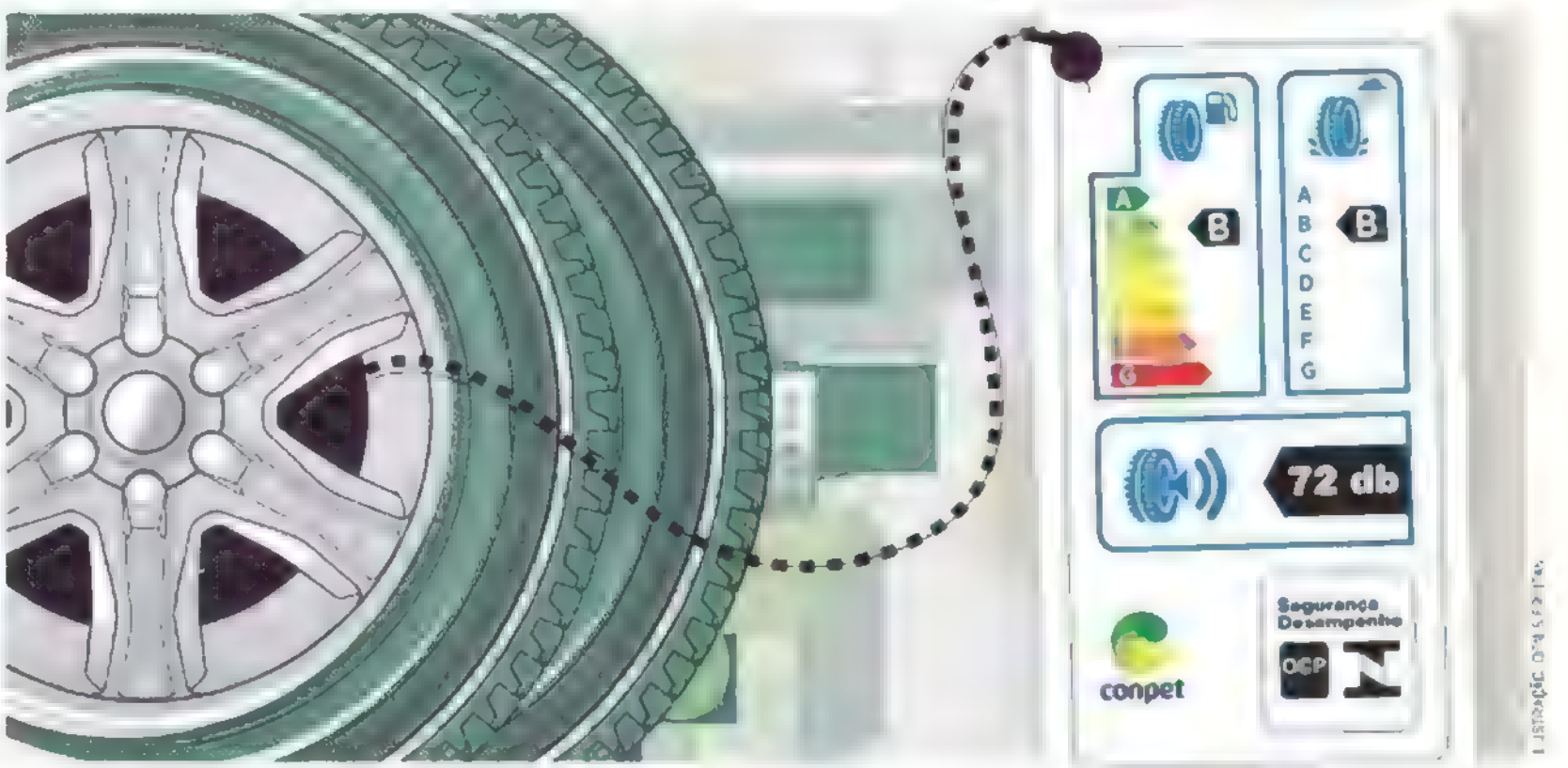
O EQUILÍBRIO ENTRE PROTEGER SEU BOLSO E CUIDAR DO PLANETA.

Ideal para veículos intermediários.

MUITO MAIS ECONOMIA.

A etiquetagem vem aí

Falta menos de um ano para que todos os pneus novos à venda no Brasil sejam obrigados a ostentar uma etiqueta com três parâmetros. Veja o que vai mudar



1) QUANDO A ETIQUETAGEM ENTRA EM VIGOR PARA VALER? A partir de abril de 2018 será proibido vender pneus sem etiqueta em todos os estabelecimentos comerciais e oficinas. O programa começou em abril de 2015, quando projetos novos de pneus começaram a ser etiquetados.

2) QUAIS SÃO OS PARÂMETROS UTILIZADOS? Seguindo o que foi feito na Europa, três atributos foram escolhidos para ilustrar as etiquetas: aderência em piso molhado (os testes são feitos em linha reta, portanto não envolvem agarre em curvas), resistência ao rolamento (quanto menor a resistência, melhor o consumo de combustível) e nível de ruído.

3) QUAIS PNEUS ENTRAM NO PROGRAMA? Todos os de construção radial utilizados em carros de passeio, picapes, SUVs, vans, caminhões e ônibus.

4) QUEM AFERE ESSES PARÂMETROS E APROVA AS ETIQUETAS? Assim como ocorre com eficiência energética nos veículos e com etiquetas de eletrodomésticos, cabe ao Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia) averiguar todas as informações que estarão nos pneus.

5) O QUE O CONSUMIDOR GANHA? Vai ajudar a barrar alguns piratas no mercado, em geral produtos importados de má procedência. "Ficará mais evidente para o consumidor a diferença de qualidade entre os vários tipos de pneus, e nós esperamos algumas surpresas quando todos estiverem etiquetados", diz Ana Paula Guimarães, diretora de marketing da Michelin.

6) ALÉM DE COMPARAR MARCAS, O CLIENTE PODERÁ ESCOLHER O MELHOR PNEU? Em termos. Se o foco for economia de combustível, as sete graduações (nota A a G) obtidas com o teste de resistência de rolagem serão muito importantes na escolha. Se for o conforto, o nível de ruído (três graduações) será um indicativo de qualidade. Já as notas de aderência em piso molhado (A a G) ajudam quem busca segurança. "Mas há atributos importantes que não estão contemplados, como durabilidade, dirigibilidade e frenagem", explica Andrea Leal, gerente técnica da Goodyear.

7) POR QUE NÃO FORAM CONTEMPLADOS DURABILIDADE E OS OUTROS ATRIBUTOS VALORIZADOS PELO CLIENTE? "Porque seria muito confuso para o leigo", diz José Carlos Quadrelli, gerente de engenharia da Bridgestone. "Além disso, questões como durabilidade são mais difíceis de serem aferidas, pois não depende apenas do pneu, mas do tipo de uso, do estilo do motorista e da manutenção geral do veículo."

MICHELIN PILOT SPORT 4
PERFORMANCE, CONTROLE
E SEGURANÇA EM SUAS MÃOS
A MELHOR ESCOLHA DO SEGMENTO ESPORTIVO
Mais segurança
Excelente performance
Muito mais durável
WWW.MICHELIN.COM.BR/PS4
MICHELIN

Vamos às compras?

A busca por quatro pneus idênticos é quase impossível, mas alguns detalhes ajudam na missão de achar os melhores calçados para seu carro

O SEGREDO DA IGUALDADE

1,50 METRO – ALTURA MÁXIMA DA PILHA DE PNEUS NA LOJA, PARA NÃO DEFORMAR OS DE BAIXO

3 ANOS – LIMITE MÁXIMO RECOMENDADO PARA O ANO DE FABRICAÇÃO, NO MOMENTO DA COMPRA

130 GRAMAS – DIFERENÇA MÁXIMA DE PESO ENTRE PNEUS DO MESMO LOTE IDEAL É PESO QUASE IGUAL

4 E 6 MM – DIFERENÇA MÁXIMA NA LARGURA ENTRE DOIS PNEUS MEDIDA NA BANDA DE RODAGEM E PAREDE LATERAL, RESPECTIVAMENTE

UNIFORMIDADE É a palavra mágica na hora de escolher um novo jogo de pneus para o seu carro. Quanto mais idênticos os quatro forem entre si, mais equilibrada vai ser a condução do carro. E os benefícios não se refletem apenas na boa dirigibilidade. Um jogo uniforme significa um rodar econômico e mais facilidade para fazer alinhamento e balanceamento. Para chegar lá, escolha pneus do mesmo lote de fabricação, o que minimiza a possibilidade de diferenças.

DISPOSIÇÃO NA LOJA Além de optar por marcas mais tradicionais, o próprio comprador deve ficar atento na forma em que a loja ou oficina armazenam os produtos. O ideal é que os pneus sejam mantidos em ambientes com pouca incidência de luz e com baixa temperatura. A maneira como são armazenados e expostos também é importante. Se eles estiverem empilhados, é importante que a pilha não passe de 1,80 metro, ou de 1,50 metro em caso de pneus maiores. Isso porque o peso dos pneus de cima pode deformar os que estiverem por baixo. Melhor ainda se eles estiverem de pé, em posição de rodagem, fixados em um suporte de barra, que os apoie por dentro. Mesmo assim, é bom que o pessoal da loja dê uma girada neles uma vez por mês, para evitar que apenas uma área do pneu fique em contato permanente com os pontos de apoio do suporte.

DIFERENÇAS NO MESMO LOTE Há casos em certos fabricantes de diferença de peso de 130 gramas entre pneus do mesmo lote, algo que o cliente não consegue avaliar. A escolha de marcas de renome pode dar uma tranquilidade maior, mas isso é garantia total, explica Gustavo Loeffler, do departamento técnico da Yokohama. "Cada fabricante tem um nível de tolerância." Nas paredes laterais dos pneus, a largura pode variar de 2 a 6 mm. Na banda de rodagem, de 1 a 4 mm de diferença. Isso nos principais fabricantes. Marcas menos conhecidas, embora adequadas e certificadas, podem ter uma maior tolerância a desvios de fabricação, já que essa uniformidade exige um processo produtivo mais controlado e custoso.

ATENÇÃO À VALIDADE Preste atenção à data de fabricação do jogo. Se bem armazenado, um pneu fabricado há quatro ou cinco anos pode manter suas características intactas. Mais que isso já é temerário, afirma Loeffler. Como não dá para saber se o armazenamento foi correto, melhor não optar por pneus com mais de três anos. Lembrando que a garantia de fábrica no Brasil se dá a partir do momento da compra, e não da fabricação.

Continental
The Future in Motion

PNEUS COM MÁXIMA SEGURANÇA, CONTROLE E PERFORMANCE. PALAVRA DE ALEMÃO.

Continental, a marca de pneus
que mais entende de veículos.

Empresa de origem Alemã, com 146 anos de história.

Um dos maiores fabricantes globais da indústria automotiva;
presente em 55 países.

Tecnologias inovadoras presentes nas 5 divisões da Continental:
Chassis & Segurança, Interior, Powertrain, Pneus e ContiTech.

Marca vencedora em testes comparativos
de revistas especializadas na Europa.

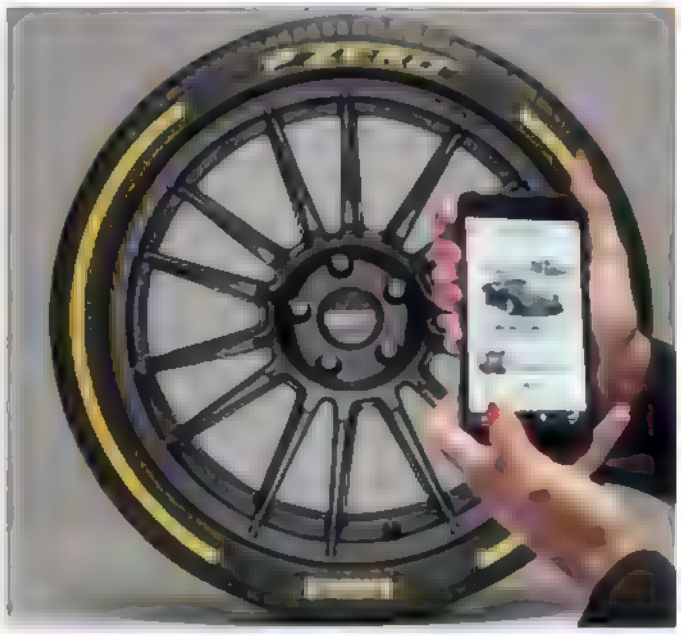
/continentalpneusbrasil

conti.com.br

A era dos extremos

Do maior ao mais caro, conheça sete superlativos do mundo dos pneus

O MAIS CONECTADO



A Pirelli apresentou, no Salão de Genebra, em março, seus primeiros pneus com sensores que "conversam" com um aplicativo de celular, fornecendo uma série de informações ao motorista: desgaste, pressão, temperatura, hora ideal da troca etc. E os estrecharão nos EUA este ano, na linha Connesso, para carros esportivos. Muitos automóveis já avisam quando o pneu precisa ser calibrado, mas não o momento da troca ou se a temperatura está alta demais em certas condições de condução. O uso de aplicativos desse tipo já é comum em frotas de veículos pesados, mas estava demorando para chegar aos carros de passeio.

O MAIOR DO MUNDO

Se você achou caro o jogo de pneus do Bugatti Chiron (veja o direto), saiba que seu conjunto custa o mesmo que um único pneu do caminhão de mineração Caterpillar 797F, o mais monstruoso da atualidade. Os modelos 59/80 R63, feitos apenas pela Michelin e pela Bridgestone, têm 4 metros de altura e custam em média US$ 12.500. Na foto, uma boa referência da sua grandiosidade: o ex-jogador de basquete Shaquille O'Neal (2,16 m) mal passa da metade.

O MAIS LARGO

O renovado Lamborghini Aventador S, lançado no início deste ano, tem os pneus traseiros mais largos entre os carros de produção em série. São 355 milímetros em seus dois Pirelli P Zero do eixo de trás. A medida já foi usada no Aventador da geração anterior, em série especial Superveloce, limitada a 600 unidades. E o Lambo não está sozinho nessa. O Bugatti Chiron tem a mesma largura em seus pneus Michelin Pilot Sport Cup PS 355/[illegible] traseiros. Outro que ostenta pneus traseiros capazes de rivalizar com os dessa dupla europeia é o Dodge Viper, cupê norte-americano que está deixando de ser produzido depois de cerca de dez anos de sua segunda encarnação. Mas nenhum deles bate o recorde do finado Bugatti Veyron, que era equipado com pneus traseiros com 365 mm de largura na banda de rodagem.

FIND
MORE
FREE
MAGAZINES

FREEMAGS.CC

O MAIS EXCLUSIVO

A onda da personalização começa a chegar ao segmento de pneus para modelos superesportivos. O recém-lançado Pagani Huayra Roadster usa um jogo Pirelli PZero Corsa de 21 polegadas na traseira e 20 polegadas na frente [illegible] detalhe é que seu design foi desenvolvido em conjunto com Horacio Pagani, dono da marca italiana. Por isso, cada pneu foi brindado com o logotipo "HP" na lateral. Quem aderiu a esse modo foi o espantoso Dodge Challenger SRT Demon (foto), que acaba de ser exibido no Salão de Nova York. Na borda de cada pneu pode-se ver o desenho [illegible]

O MENOR

O inglês Wind Up é o menor carro do mundo autorizado a rodar na rua. Com 1,32 metro de comprimento, 1,04 de altura e 66 cm de largura, tem motor de 150 cm³ e leva só o motorista. Seus pneus têm aro 8, com 3,9 cm de banda e 5,4 à frente – os traseiros são do scooter Honda Monkey dos anos 70 e os dianteiros, da motoneta Brockhouse Corgi, usada por muitos ingleses nos anos 40 e 50. O Wind Up não está à venda: ele foi construído [illegible]

O MAIS CARO

Além de ter um dos pneus mais largos entre os carros de série, o Bugatti Chiron detém outro recorde impressionante: os mais caros pneus de automóveis do planeta. O exclusivo jogo do Michelin Pilot Sport Cup 2S custa US$ 42.000, o equivalente a um VW Golf 8 completo nos EUA. É caro até mesmo para quem pode se dar o luxo de desembolsar US$ 2,6 milhões pelo superesportivo francês. Para complicar, o fabricante sugere que na terceira troca dos pneus, as rodas (20 polegadas na dianteira e 21 na traseira) também sejam substituídas.

O MAIS EXÓTICO

Já imaginou pneus [illegible] tes? Cientistas da Universidade de Ohio (EUA) descobriram que essas cascas, largamente descartadas pela indústria alimentícia (e um problema ecológico em si, pois em geral vão para aterros), podem substituir alguns materiais, particularmente o óleo "carbon black", usado para produzir a borracha que dá a coloração negra deles. Testes já mostraram que não há perda de características de performance. Agora os cientistas trabalham para escurecer a coloração marrom avermelhada desses pneus, para que fiquem mais parecidos com os tradicionais modelos pretos. Se vingarem, não será algo 100% inédito: a Yokohama tem usado óleo de casca de laranja em alguns de seus pneus verdes, em substituição a certos compostos derivados de petróleo.

As armadilhas do rodízio

Com o avanço da tecnologia, trocar os pneus de lugar para manter o desgaste por igual ainda é necessário? A única certeza é de que não há um consenso

Num universo com tanta variedade de pneus, é preciso se informar sobre a melhor estratégia para fazer o rodízio no seu carro. E a primeira decisão que o motorista deve tomar é sobre o estepe. Envolvê-lo ou não? Veículos com pneus run flat ou com estepe de tamanho menor, cada vez mais comuns, já evitam esse dilema.

Para os técnicos mais puristas, caso de Gustavo Loeffler, da Yokohama, estepe foi feito para ser só estepe. "Ele fica em ambiente quente e fechado, como o porta-malas, ou sob o carro, perto do escapamento, sujeito a altas temperaturas. Nunca será um pneu em condições ideais. Por isso, não deve entrar no rodízio." Outros fabricantes não veem problema em incluí-lo no rodízio, sempre entrando pelo eixo dianteiro, de preferência do lado direito. Para eles, é uma garantia que o estepe não acabe estragando por falta de uso.

COMO DEVE SER FEITO? Aqui entra outra polêmica entre as marcas. O único consenso é que para pneus unidirecionais (antigos e cada vez mais raros), o rodízio deve ser em paralelo, ou seja, trocando o eixo (dianteiro pelo traseiro), mas nunca o lado. Já para os pneus assimétricos (não importa se comuns, verdes, de uso misto ou run flat), há quem diga que deva ser sempre em paralelo (Pirelli), ou quem defenda sempre a troca em X (Goodyear), e ainda quem opte por uma solução mista, trocando de lado apenas os pneus do eixo sem tração (Bridgestone). Nos veículos 4x4, também há divisão de opiniões, mas a maioria recomenda a troca em X. "É interessante para garantir o desgaste uniforme de todos os pneus", explica Rafael Astolfi, da Continental.

Na dúvida, siga a recomendação da montadora no manual do proprietário. Nossa pesquisa indicou que apenas Renault e BMW não sugerem o rodízio. As outras dividem-se entre envolver ou não o estepe. Caso não haja recomendação no manual, guie-se pelo desgaste da banda de rodagem: se for mais acentuado nos pneus de um lado, é melhor fazer o cruzamento para melhorar o equilíbrio.

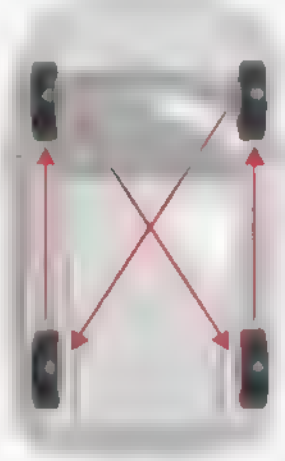
Nesse ponto não há polêmica entre fabricantes: se o dono optar por fazer o rodízio, deve ter disciplina para manter a regularidade das trocas nos prazos indicados. "A cada rodízio é preciso fazer alinhamento e balanceamento", completa Fabio Magliano, da Pirelli. E cada fabricante sugere um prazo para fazer esse serviço. A Michelin indica aos 7.000 km, mas a maioria aponta 8.000 mil km, com tolerância até 10.0000 km. Se for para incluir o estepe, a Goodyear fala em 5.000 km. Para completar o cuidado, faça a calibragem toda semana.

E se dois pneus novos entrarem na dança? Não é o ideal, segundo os fabricantes, até porque isso vai contra a ideia do rodízio geral. Mas se for essa a opção do cliente, os novos devem ir para o eixo traseiro – isso pensando na grande maioria dos carros vendidos no país, com tração dianteira.

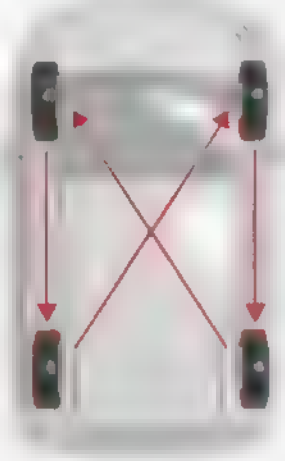
RODÍZIO DE 4 PNEUS

PNEU NORMAL OU ASSIMÉTRICO

TRAÇÃO TRASEIRA

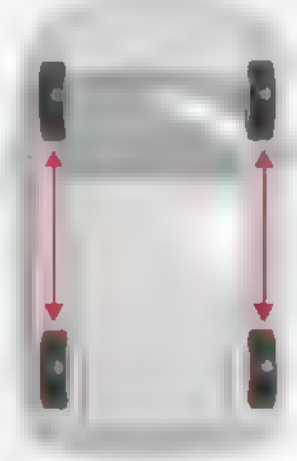


TRAÇÃO DIANTEIRA

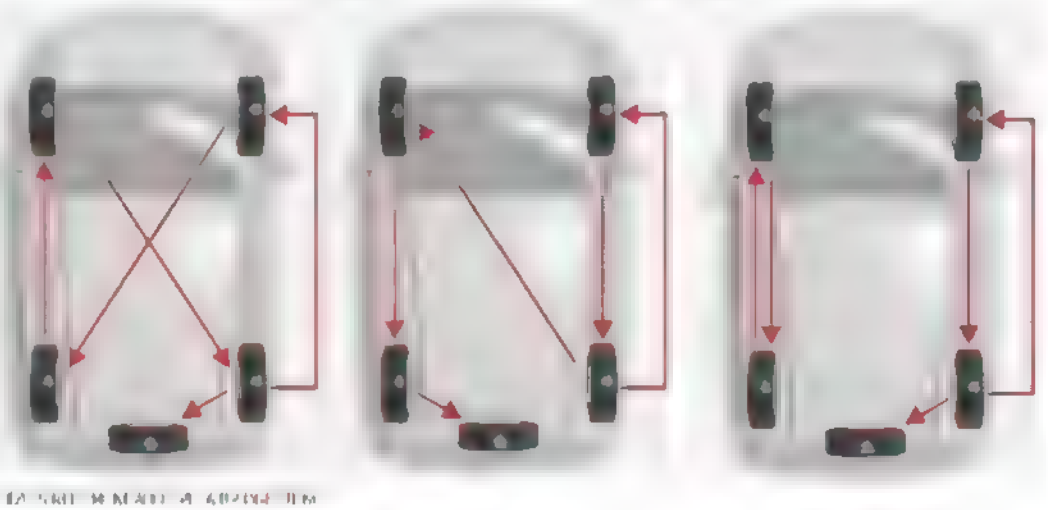


PNEU UNIDIRECIONAL

TODOS OS VEÍCULOS



RODÍZIO DE 5 PNEUS (COM ESTEPE)



LONGA DURAÇÃO

Desconstrução total

Completamente desmontado, o Audi A3 passou por uma análise profunda, peça por peça. É de impressionar seu check-up de 60.000 km Pág. 94

KICKS
RUÍDOS SINISTROS ASSUSTAM OS MOTORISTAS DO SUV
Pág. 100

MOBI
ANTES DA REVISÃO, UM TRATO NO INTERIOR
Pág. 101

CRUZE
OS PRÓS E CONTRAS DA CHAVE PRESENCIAL DO SEDÃ
Pág. 102

PREMIUM PREMIADO

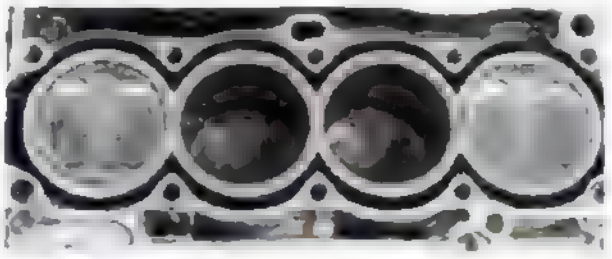
Baixe o app Blippar, aponte o celular na horizontal para as páginas e veja o vídeo do desmonte

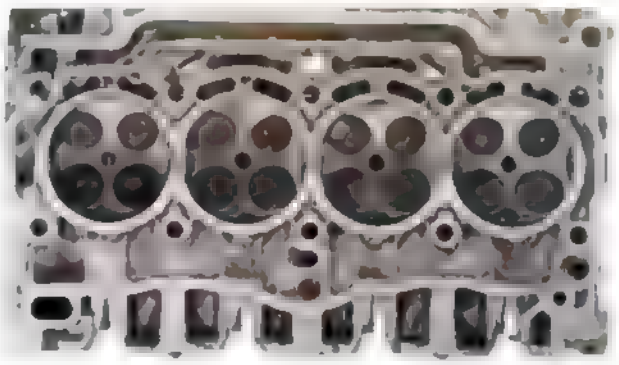
Desmontado, o motor do A3 se mostrou o mais limpo da história do Longa Duração. Mas e o restante do carro, será que foi tão bem?

POR **PÉRICLES MALHEIROS** FOTOS **XICO BUNY E SILVIO GIOIA**

APROVADAS

MANIA DE LIMPEZA Sobre o excelente estado das válvulas e dos pistões, nosso consultor e responsável técnico pelos desmontes, Fabio Fukuda, disse "O A3 terminou o teste com o menor índice de carbonização dentre todos os motores já desmontados. Isso não é pouco".





TRABALHO SEM FOLGA O processo de nacionalização cuidou bem da suspensão. Sem folga ou vazamento, os amortecedores cumpriram bem sua função ao longo dos 60.000 km. Buchas e terminais, ainda justos, mantiveram o conjunto silencioso, assim como os batentes com nível de desgaste compatível com a quilometragem

As mudanças trazidas pela nacionalização botavam medo: o rápido (mas ruidoso) câmbio de dupla embreagem e sete marchas fora substituído por um mais simples, com conversor de torque e seis marchas; a sofisticada suspensão multilink deu lugar a uma mais simples, baseada em eixo de torção; o motor seguia o mesmo 1.4 turbo com injeção direta da versão importada, mas passou a ser flexível. O A3 nacional parecia ser um prato cheio para o Longa Duração. E foi mesmo.

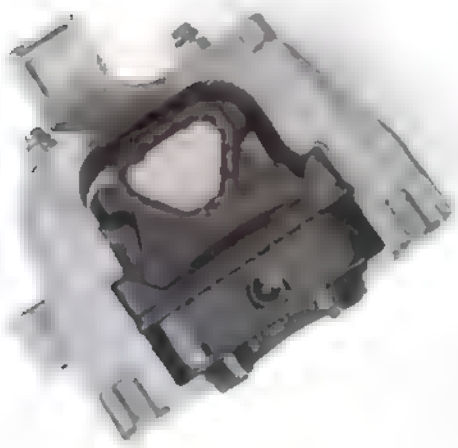
Compramos o A3 assim que as vendas começaram e, em fevereiro de 2016, ele iniciava sua trajetória ao nosso lado. Passados 60.000 km, podemos afirmar: os principais pontos alterados no processo de nacionalização tiraram, sim, parte do refino da direção do A3, mas ele segue sendo um sedã confortável, obediente e, como você verá a seguir, confiável.

CONHECIMENTO PRÉVIO Antes de iniciar a desmontagem, nosso consultor técnico, Fabio Fukuda, assume o volante e dá uma volta no bairro. "Faço o mesmo percurso com todos os carros de Longa. O trecho é curto, mas tem valetas, lombadas, buracos e também uma parte com asfalto bom, com curvas, subida e uma reta. É perfeito para buscar ruídos de suspensão, direção e acabamento, além de dar alguma referência de motor e câmbio", diz. De volta à Fukuda Motorcenter, o A3 é submetido a uma meticulosa inspeção visual. "O ponto alto do desmonte é a análise dimensional das peças, mas a verificação prévia é de suma importância. Assim como a última rodagem, ela nos dá pistas sobre quais pontos devemos concentrar atenção especial durante a desmontagem", diz Fukuda.

O DESMONTE Algumas medições são feitas antes do desmonte. Nas três medições de pressão de óleo (em

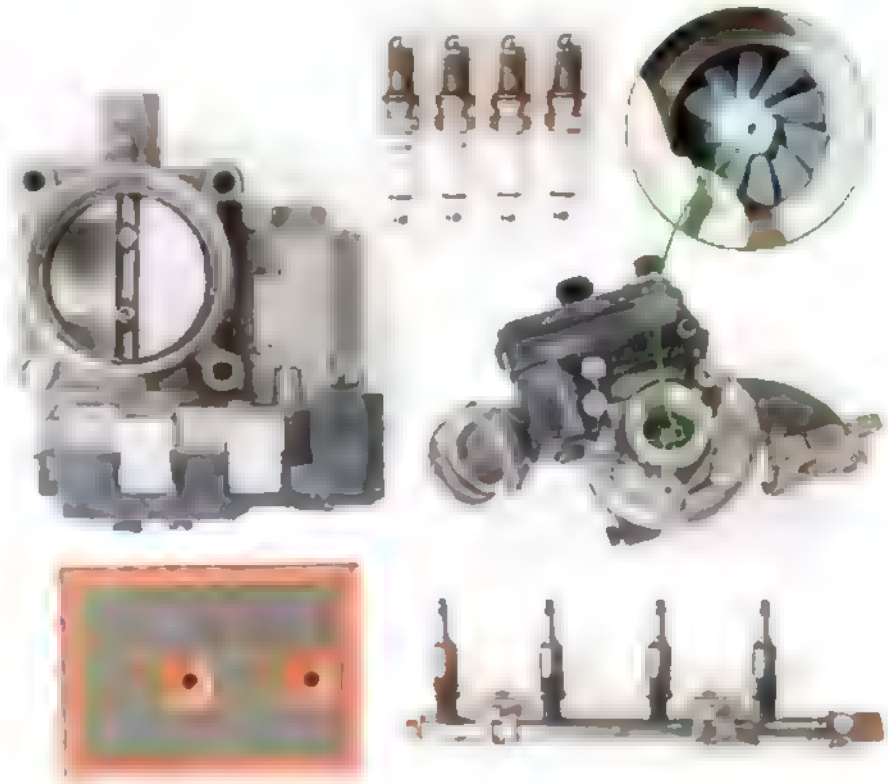
FOTOS: GUILHERME

CABINE DE ISOLAMENTO
Água e pó no interior do A3? Nem pensar. Sistema elétrico bem isolado e com terminais livres de oxidação e acabamentos fixados adequadamente colaboraram para criar um dos pontos mais destacados do sedã ao longo do teste: o conforto a bordo



TUDO NO LUGAR
Todos os coxins chegaram aos 60.000 km cumprindo seu papel adequadamente. Apenas o torcional mostrou certo desgaste (quase imperceptível), ainda distante de comprometer a sua performance.

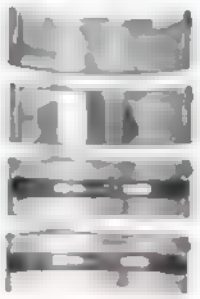
QUALIDADE DO AR: EXCELENTE
Ainda que com troca espaçada (a cada 30.000 km), o filtro de ar se mostrou adequado, como prova o bom estado das pás do rotor fan do turbo, do corpo de borboleta e do próprio filtro. Bicos injetores de alta pressão e velas de ignição também chegaram aos 60.000 km em plena forma. Ou seja, sistemas de alimentação e ignição também têm mérito no excelente estado do motor.

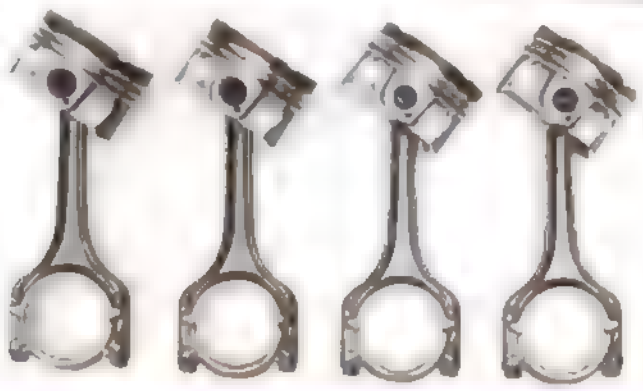


TROCA COM TROCO
Substituídas aos 50.000 km, as pastilhas dianteiras foram encontradas com boa espessura do material de atrito. Os quatro discos chegaram ao final do teste em estado compatível com a quilometragem.

ATENÇÃO

PANCADA NO CASQUILHO
Casquilhos superiores das bronzinas de biela foram encontrados com sinais de desgaste. "Isso é típico de motores sobrealimentados, que aplicam uma pancada repentina de torque no virabrequim. Mas é evitável", diz o responsável técnico pelo desmonte, Fabio Fukuda





MÍNIMO DETALHE
Era um vazamento tão pequeno que nem chegava a gotejar. Mas era um vazamento. Uma falha na aplicação de cola (que também funciona como vedante) entre o cárter e o bloco foi indicada como culpada.

marcha lenta, a 2.000 rpm e a 4.500 rpm), tudo certo. Aferimos, respectivamente, 1,0, 2,0 e 3,2 bar ante 0,6, 1,5 e 2,8 bar indicados pela Audi como valor mínimo tolerado.

DISTÂNCIA DA TOLERÂNCIA A pressão de compressão também trouxe bons números, com média de 9,65 bar nos quatro cilindros, com variação de até ~~X,X bar~~ entre eles. Segundo o manual técnico da Audi, o mínimo tolerado é 7 bar, com diferença entre os cilindros de até 3 bar. Cilindros, pistões e virabrequim estavam com todas as medidas folgadamente distantes do mínimo estipulado pela marca. Ainda assim, notamos desgaste na superfície do casquilho superior das bronzinas de bielas. Fizemos as medições, mas, infelizmente, a Audi não divulga os valores tolerados.

A abertura do motor também nos permitiu encontrar o responsável por um ainda discreto vazamento de óleo no cárter: "Uma pequena falha na aplicação de cola, decretou Fukuda. Mas o técnico ressaltou: "O que vaza por ali é mínimo. Não era suficiente sequer para formar gotejamento".

Os sistemas de alimentação e ignição se despedem aprovados, com corpo de borboleta e velas com baixo grau de contaminação, comprovando a eficácia do filtro de ar.

Mas o que mais surpreendeu Fabio Fukuda foi o baixo índice de contaminação das válvulas e da cabeça dos pistões: "Sem dúvida, este é o motor mais limpo que eu já vi em carros do Longa Duração".

O câmbio recebeu críticas pelos trancos decorrentes do engate da primeira marcha com o carro ainda em movimento. Mas não era um defeito: é uma característica do projeto sentida do início ao fim da trajetória e até nas unidades seminovas cedidas pela própria Audi para testes e comparativos. Sem resíduos metálicos no óleo da transmissão nem registro de falhas guardadas na memória da central eletrônica, adotamos o procedimento padrão do Longa Duração e não abrimos o câmbio.

Nos freios, nenhuma surpresa: com pastilhas dianteiras trocadas na revisão dos 50.000 km, o conjunto chegou ao final da jornada em plena forma, com boa espessura do material de atrito das pastilhas e discos com riscos e desvios compatíveis com a quilometragem.

Amortecedores sem sinais de vazamento e respectivos batentes com desgaste compatível com a quilometragem e buchas, terminais e barras axiais sem folga levaram à aprovação dos sistemas de suspensão e direção. Carroceria isenta de sinais de invasão de poeira e água, acabamentos bem fixados e livres de deformação e circuito elétrico adequadamente isolados e com terminais de engate confiável também se destacaram.

Com sua robustez comprovada, não deu outra: o Audi A3 se despede do Longa Duração aprovado. QR

FOLHA CORRIDA

TABELA DE PREÇO
Em fevereiro de 2016
R$ 98.718
Atual (modelo usado)
R$ 93.272
Atual (modelo novo)
R$ 124.190

QUILOMETRAGEM
Urb. **15.703 km (26%)**
Rod. **44.611 km (74%)**
Total **60.314 km**

COMBUSTÍVEL
Em litros **7.332,48**
Em reais **19 889,33**
Cons. médio **8,2 km/l**

MANUTENÇÃO (REVISÃO/ALINHAMENTO)
10 000 km - Sorana
R$ 345/R$ 297
20 000 km - Sorocaba
R$ 903/R$ 197
30 000 km - ABC
R$ 706/R$ 280
40.000 km - Airport
R$ 1.050/R$ 280
50 000 km - Curitiba
R$ 977/R$ 220

EXTRAS
Filtro de cabine - **R$ 343**
Franquia de vidro - **R$ 110**
Borracharia - **R$ 35**
Par de pneus - **R$ 752**
Óleo do motor - **R$ 50**
Pastilhas diant. - **R$ 1.164**

[illegible]
Combustível - **R$ 329,76**
Revisões - **R$ 42,34**
Alinhamento - **R$ 18,43**
Extras - **R$ 3,81**
Total - **R$ 418,92**

TESTES

	1 036 KM	60.023 KM	DIFERENÇA
ACELERAÇÃO			
0 a 100 km/h	8,8 s	8,7 s	1,14%
0 a 1.000 m	29,8 s / 176,1 km/h	29,5 s / 177,9 km/h	0,67% / 1,02%
RETOMADAS			
D 40 a 80 km/h	3,7 s	3,7 s	
D 60 a 100 km/h	4,8 s	4,8 s	2,04%
D 80 a 120 km/h	5,6 s	5,9 s	5,36%
FRENAGENS			
60/80/120 km/h a 0	15,8 / 26,7 / 61,4 m	16,2 / 28 / 63,7 m	2,53% / 4,87% / 3,75%
CONSUMO			
Urbano	8,8 km/l	10 km/l	12,36%
Rodoviário	12,5 km/l	13,8 km/l	10,4%

OCORRÊNCIAS

1.254 km Para-brisa, trincado por uma pedra na estrada é substituído
8.882 km Nível de óleo do motor baixo. Autorizada vendeu lubrificante errado
12.939 km Sem o clique tátil, borboleta do volante é trocada em garantia
19.892 km Ruidoso, par dianteiro de amortecedores é trocado em garantia
42.609 km Substituição de um par de pneus
52.611 km Facho dos faróis, alto demais, é ajustado

FICHA TÉCNICA

AUDI A3 AMBIENTE 1.4 TURBO FLEX
Motor: flex, dianteiro, transversal, 4 cil., 1.395 cm³, 16V, 74,5×80 mm, 10:1, 150 cv a 4.500 rpm, 25,5 mkgf a 1.500 rpm **Câmbio:** automático, 6 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica, 10,9 m (diâmetro de giro) **Suspensão:** independente, McPherson (diant.), independente, eixo de torção (tras.) **Freios:** disco vent. (diant.), disco sólido (tras.) **Pneus:** 225/45 R17 **Peso:** 1.240 kg **Peso/potência:** 8,3 kg/cv **Peso/torque:** 48,6 kg/mkgf **Dimensões:** comprimento, 445,6 cm, largura 179,6 cm, altura, 141,6 cm, entre-eixos, 263,7 cm, porta-malas, 425 l, tanque de combustível, 50 l **Equipamentos de série:** faróis de xenônio, sensor de estacionamento ar condicionado manual, freio de estacionamento elétrico, controles de estabilidade e tração, volante multifuncional, airbags laterais e de joelho (para o motorista), rodas aro 17

VEREDICTO

Sair do desmonte com o título de dono do motor com o menor índice de carbonização da história do Longa Duração é para os fortes. Com poucos pontos a melhorar, o A3 mostra que, ao menos no que se refere à sua construção e durabilidade, ele é, de fato, premium.

LINHA DO TEMPO

MAIO / 2016
No início da jornada, em Brasília, a autorizada recomendou a utilização de um litro de óleo com especificação diferente do que indica a fábrica

JULHO / 2016
A rede Audi começou mal, com uma primeira revisão desastrosa. A partir da segunda, porém, se redimiu e passou a prestar um serviço à altura do carro

OUTUBRO / 2016
Uma simples porta USB. Essa foi o clamor de todos os que dirigiram o A3. Qual motorista hoje em dia não utiliza o tempo ao volante para carregar a bateria do celular?

JANEIRO / 2017
No teste comparativo dos carros do Longa Duração, o A3 se revelou o dono da chave mais cara, entre R$ 2.700 e R$ 3.900

Kicks, em visita a Campos do Jordão (SP)

NISSAN KICKS
35.812 km

CONSUMO

No mês: 8,5 km/l com 43,3% de rodagem na cidade
Desde set./16: 8,2 km/l com 23,4% de rodagem na cidade
Combustível: etanol

GASTOS NO MÊS

Combustível
R$ 775

FICHA TÉCNICA

Versão: SL 1.6 16V
Motor: 4 cilindros, dianteiro, transv., 1.598 cm³, 16V, flex, 114 cv a 5.600 rpm, 15,5 mkgf a 4.000 rpm
Câmbio: automático, CVT

SUV MAL ASSOMBRADO

Ruídos na traseira e tampa do porta-malas com rangido típico de filme de terror deixam de cabelos em pé os motoristas que detestam barulho

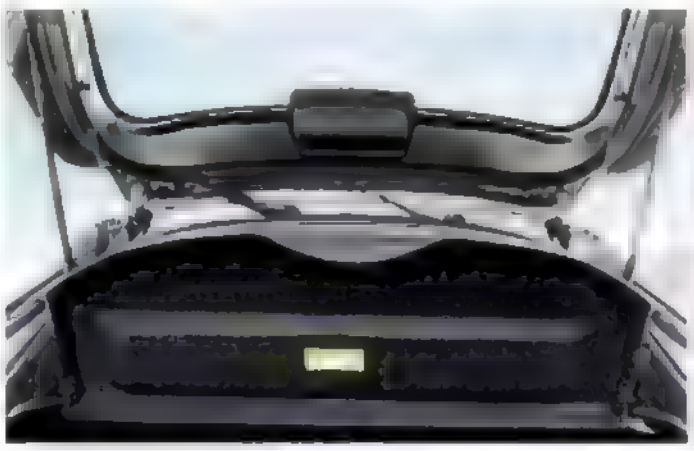
Existe um ponto comum entre quase todos de nossa equipe: o horror a barulho na cabine do carro. Se você se identificou, vai entender o porquê do nosso espanto com o Kicks nos últimos tempos.

O repórter Vitor Matsubara foi o primeiro a relatar o problema. "Ouve isso", disse ele no centro da redação, enquanto colocava o celular para reproduzir um arquivo de áudio. Diante do sinistro barulho de movimentação de porta de casa mal assombrada, todos perguntaram do que exatamente se tratava aquilo. "É a tampa do porta-malas do Kicks abrindo", respondeu Vitor, de maneira sucinta. Ao vivo, fica claro que o rangido ocorre na dobradiça do lado direito.

Não demorou muito tempo para que outro membro da equipe também voltasse assustado de um passeio com o SUV da Nissan. O editor Péricles Malheiros conta: "Quando peguei algumas vias com asfalto irregular, notei um ruído de batidas constantes e abafadas, vindo da traseira. Conferi o porta-malas: triângulo de emergência, macaco, chave de roda. Tudo estava no lugar, bem preso. Por via das dúvidas, reapertei a porca que segura o estepe. Voltei a dirigir e os ruídos continuavam exatamente os mesmos.

Só no fim de semana, com mais calma, o editor descobriu a origem dos barulhos misteriosos. "Reparei que, com passageiros no banco traseiro, o ruído sumia. Depois, novamente com o carro vazio, baixei as duas partes do encosto e, bingo! Nada da barulheira. O problema está exatamente no sistema de trava de ambos os lados", disse Péricles.

Por serem problemas que não comprometem o uso nem a segurança, vamos pedir uma solução na quarta revisão, que já se aproxima.



Tampa do porta-malas e travas do banco traseiro passaram a fazer barulho

FIAT MOBI
49.005 km

CONSUMO

No mês: 8,5 km/l com 81,2% de rodagem na cidade
Desde jul/16: 10 km/l com 83,5% de rodagem na cidade
Combustível: etanol

CUSTOS NO MÊS

Combustível: R$ 371
Tampão traseiro: R$ 189
Tampa do painel: R$ 33
Capa dos cintos: R$ 12

FICHA TÉCNICA

Versão: Like On 1.0 Flex
Motor: 4 cilindros, dianteiro, transv., 999 cm³, 8V, flex, 75/73 cv a 6.250 rpm, 9,9/9,5 mkgf a 3.850 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas

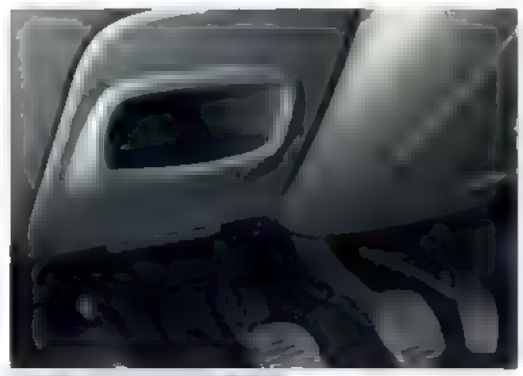
DESMONTE PRECOCE

Mal chegou aos 50.000 km e o Mobi quer pular direto para o desmonte: quebradas, várias peças plásticas de acabamento tiveram de ser trocadas

Raras foram as vezes em que um carro de Longa Duração apresentou tantos problemas de acabamento em um intervalo de tempo tão curto quanto o Mobi: tampa de acesso ao plugue de diagnose (no lado esquerdo do painel), capas de acabamento dos passantes dos cintos de segurança dianteiros, tampão traseiro e respectivo suporte lateral. Tudo quebrado, um verdadeiro desmonte antecipado.

Pouco antes da revisão dos 50.000 km, entramos em contato com a concessionária Império, de Limeira (SP), e ouvimos: "Pode vir, todos os itens chegaram", disse o rapaz do balcão de peças. Na Império, porém, descobrimos que o suporte lateral do tampão do porta-malas estava errado: enviaram o do lado direito.

Mas tivemos uma compensação: na verdade, uma gentileza acertada ainda antes de descobrirmos o equívoco na encomenda. "A gente instala tudo rapidinho. Nem vou cobrar a mão de obra", disse o rapaz que nos fez a venda. Típica de cidades interioranas, essa gentileza cativa o consumidor da cidade grande. Só não agendamos a revisão dos 50.000 km ali mesmo, na própria Império, porque no Longa Duração evitamos fazer duas visitas a uma mesma concessionária. Na boca do caixa, pagamos a conta de R$ 212.



Quebradas, tampa do painel e capa do cinto foram trocadas. O tampão também é novo, mas o seu suporte saiu quebrado

Cruze: motor liga mesmo sem a chave por perto

FOTOS JOÃO MANTOVANI

GM CRUZE
34.027 km

CONSUMO

No mês: 7,1 km/l com 70,3% de rodagem na cidade
Desde out/16: 8,4 km/l com 19,9% de rodagem na cidade
Combustível: etanol

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 622

FICHA TÉCNICA

Versão: T7 1.4T
Motor: 4 cil., dian., transv., 1.399 cm³, 16V, flex, 153/150 cv a 5.200/5.600 rpm; 25,5/24 mkgf a 2.000/2.100 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas

CONTATO NÃO IMEDIATO

Diferentemente da grande maioria dos automóveis com sistema de chave presencial, o Cruze tolera o religamento do motor mesmo com ela ausente

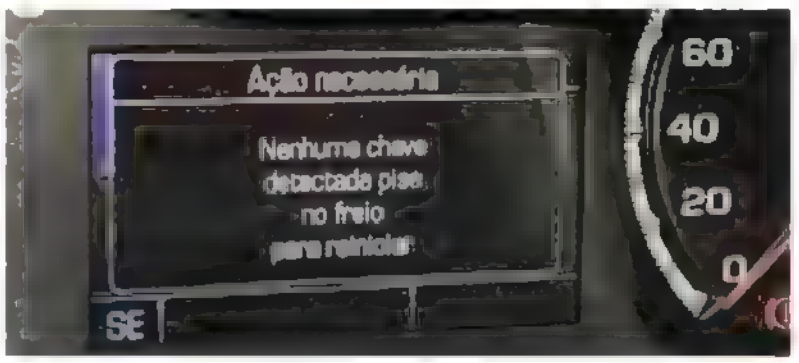
Na atual frota de Longa Duração, há dois modelos com sistema de chave presencial: o Cruze e o Kicks. Nas missões diárias, não raramente, a gente se vê em situações de necessidade de troca rápida de motorista. Foi num caso desse que descobrimos uma característica incomum no Cruze: no caso de a pessoa sair do carro com a chave no bolso, ele tolera o religamento do motor.

O designer Fabio Paiva combinou um uso revezado do Cruze com o colaborador Silvio Gioia: "Nem vou estacionar. A gente se encontra, você pega o carro e vai para o seu compromisso", disse Fabio. E assim foi feito.

Sem se dar conta de que a chave havia ficado com o amigo, Silvio foi para sua missão. "Quando apertei o botão e desliguei o motor, ouvi o sinal sonoro e o alerta no painel informando a não detecção da chave. Meio que por instinto, pressionei novamente a tecla de partida e me surpreendi, pois, ao contrário do que pensava, o motor ligou." De acordo com a Chevrolet, essa permissão é concedida quando o religamento é feito em até cinco minutos – depois disso, só com a chave na cabine. A experiência nos levou a pesar os pros e contras do sistema.

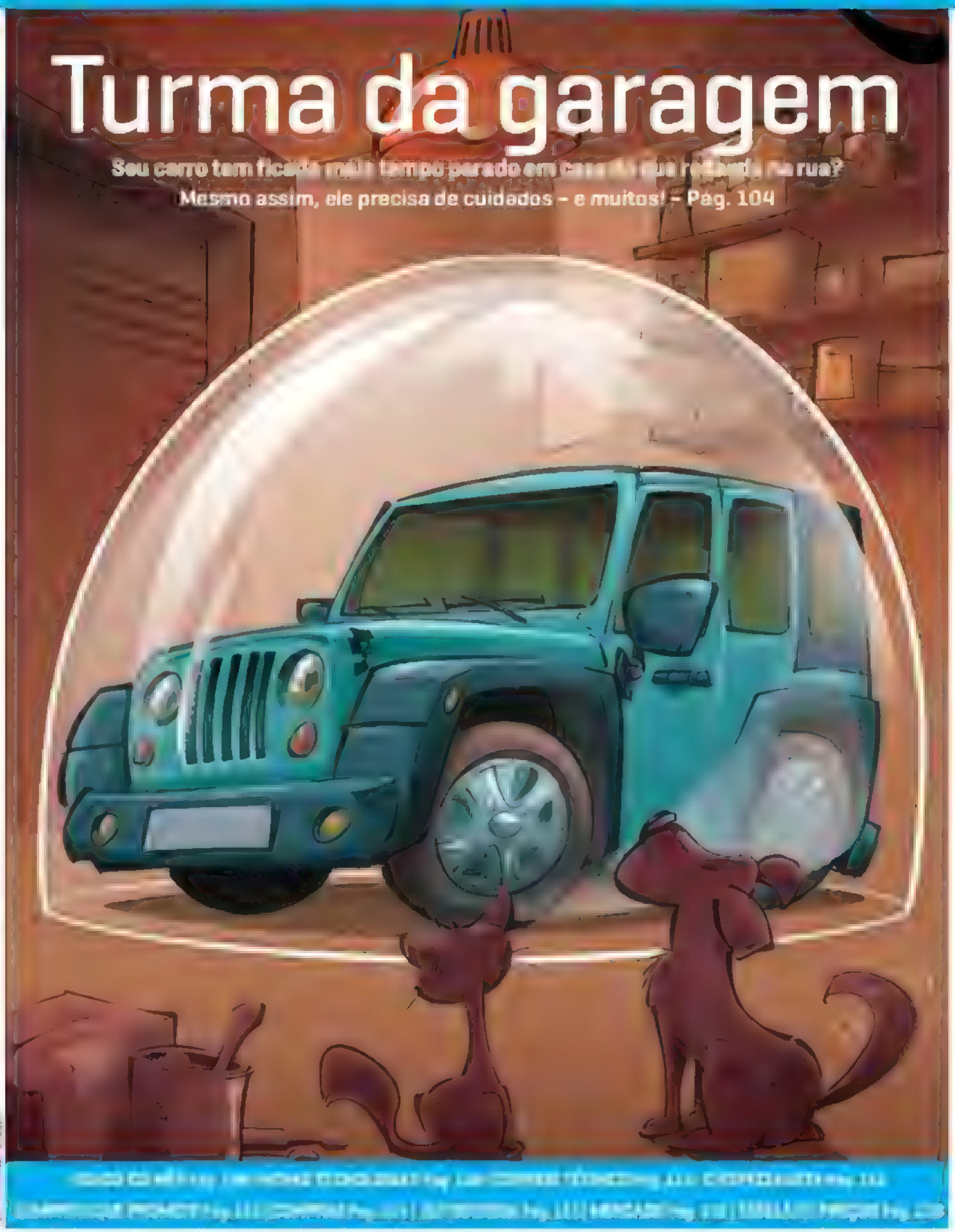
Não dá para negar que, no nosso caso, os cinco minutos de tolerância ajudaram, mas poderia ter sido diferente. Por exemplo, se por distração o motorista mantiver a chave no bolso ao deixar o Cruze com um manobrista de restaurante, o carro, depois de estacionado, ficará aberto e permitirá que qualquer um entre e dê a partida. O problema é que muitos estabelecimentos param os carros de seus clientes na rua. Portanto, o Cruze é bom para quem, como a gente, costuma fazer uso compartilhado, mas pode trazer dor de cabeça no uso mais comum, o individual.

A discussão do tema na redação finalizou com uma opinião: bom mesmo é o sistema convencional, como o do Kicks, que, além de um aviso enorme no painel, aciona a buzina assim que a chave é detectada. No nosso caso, se fosse o Kicks no lugar do Cruze, Silvio nem sequer teria saído sem antes pegar a chave com Fabio.



Quando a chave presencial se afasta do veículo, o quadro de instrumentos logo trata de dar o alerta

AUTO-SERVIÇO



Turma da garagem

Seu carro tem ficado mais tempo parado em [illegible] na rua?
Mesmo assim, ele precisa de cuidados – e muitos! – Pág. 104

PARADO, MAS COM CUIDADO

Precisa deixar o carro estacionado na garagem durante algum tempo? Então, fique atento para evitar problemas que podem surgir, mesmo sem você ligar o motor

POR **WILSON TOUME** ILUSTRAÇÃO **MAURO SOUZA**

Uber, aplicativo de carona, carro compartilhado, bicicleta, transporte coletivo. Atualmente, quem vive nas grandes cidades tem tantas opções que é cada vez mais comum o número de pessoas que está deixando o segundo automóvel mais tempo parado na garagem – e as vezes até o único veículo da casa. Se esse é o seu caso, é bom saber que é preciso tomar algumas precauções para evitar uma dor de cabeça na hora em que você voltar a dirigi lo.

Primeiro, é preciso saber quanto tempo pretende deixá lo parado. Se for por até duas semanas, pode relaxar: não é suficiente para causar estragos. Mas é bom providenciar uma boa limpeza (por fora e por dentro) para manter a pintura em bom estado. Verifique principalmente se não há restos de alimentos ou líquidos no interior e garanta que os revestimentos estejam perfeitamente secos. Migalhas de biscoito, por exemplo, podem atrair insetos e manchas de suco ou de refrigerante ficam mais difíceis de retirar com o tempo.

Encerar a carroceria é outra boa pratica, pois evita que a sujeira grude na pintura. O ideal é guardar o automóvel em uma garagem coberta e bem ventilada, mas longe do sol. Caso não seja possível, providencie uma boa capa automotiva – precisa ter entrada para ventilação e forro que não cole na lataria quando chover.

William Oliveira, gerente da Dakar Auto Center, faz uma observação im

RODAR PERIODICAMENTE É A MELHOR PREVENÇÃO

Como qualquer máquina, o automóvel funciona melhor se for utilizado com frequência. Rodar ao menos 5 km a cada 15 dias é o suficiente para manter o conjunto mecânico em bom estado. Mas atenção: não basta ligar o motor com o carro parado. Assim, apenas o motor estará sendo beneficiado. "Itens da transmissão, como as juntas homocinéticas, e da caixa de direção, precisam ser movimentados para garantir a lubrificação de seus componentes", afirma Thiago Amaral das Chagas, da Mecânica Kobata. Além disso, rodar periodicamente também ajuda a evitar que a embreagem fique "colada", por excesso de umidade. E evitar isso deixando um peso sobre o pedal da embreagem, por exemplo, não funciona: pode acabar provocando a fadiga da mola.

portante: "Se não for usar com frequência, é importante passar a trocar o óleo do motor e os filtros de acordo com o tempo, e não com a quilometragem". Afinal, mesmo com o motor desligado, o lubrificante se degrada pela oxidação. Um exemplo real: o Onix Joy pede troca aos 10.000 km, mas se rodar pouco, é considerado uso severo e deve ser substituído em seis meses. O mesmo vale para o fluido de freio: ele vence após dois anos caso não atinja os 20.000 km antes.

MANGUEIRAS E CORREIAS Atenção também aos pneus. "Se estiverem com pressão inadequada e ficarem estacionados por muito tempo, podem se deformar", explica Oliveira. Se o veículo ficar imobilizado por mais de um mês, use a pressão indicada no manual para carga máxima.

Renato Sollitto, gerente de produto da Peugeot do Brasil, reforça que há outros itens que se degradam com o tempo. Mangueiras com pouco uso podem ressecar e rachar com mais frequência. E cuidado com as correias: no Onix, a dentada deve ser trocada após seis anos se não chegar a 60.000 km. Os limpadores de para-brisa precisam ser levantados para evitar que a borracha da palheta grude e se deforme em contato com o vidro.

O técnico Thiago Amaral das Chagas, da Auto Mecânica Kobata, lembra a importância de verificar o reservatório de gasolina da partida a frio: "Gasolina velha pode provocar a formação de goma, que pode entupir os dutos e ressecar as juntas do sistema". O melhor é abastecer o tanquinho com gasolina Podium, que possui maior prazo de validade.

Já o ar condicionado deve ser usado sempre, para lubrificar o sistema de vedação do gás e das mangueiras – vale até para quem roda com frequência e não aciona o ar. O ideal é ligá-lo por 30 minutos, a cada 15 dias.

Também é recomendado usar calços para manter o carro parado (em superfície plana), em vez do freio de mão, já que a umidade pode fazer com que os freios grudem mesmo se forem a disco. Se a parada durar mais de um mês, desconecte a bateria, já que há equipamentos que consomem energia com o motor desligado, como relógio, rádio ou alarme.

CARRO NO CAVALETE No entanto, se a estadia for mais prolongada, acima de seis meses, por exemplo, é preciso tomar outros cuidados. Além do já recomendado, deixe o mínimo de combustível no tanque e apoie o veículo sobre cavaletes, para evitar que os pneus fiquem "quadrados". Ou então você pode apelar a um amigo de confiança e pedir que rode com o carro quando estiver fora. Afinal, a melhor precaução, é o uso *(leia acima)*, nem que seja pouco, porque isso vai livrá-lo de toda essa trabalheira.

Versão EX é reconhecida pelo friso cromado nas laterais

A PARTIR DE R$ 52.000 (2011)

KIA SPORTAGE (3ª GERAÇÃO)

Bonito, confortável e bom de volante, ele consolidou a presença coreana no mercado brasileiro de SUVs – POR FELIPE BITU

Apesar de ser um dos pilares do sucesso da Kia no Brasil, o Sportage passou muitos anos à sombra dos primos da Hyundai. Tudo mudou na linha 2011, quando a terceira geração ganhou personalidade com o estilo criado por Peter Schreyer (ex chefe de design da Audi).

Usando a plataforma do ix35, ele chegou com preço menor que o do Hyundai, cativando pelo otimo espaço interno, porta-malas de 740 litros, comportamento dinâmico notável e bom nível de equipamentos.

As versões LX e EX têm airbag duplo e ABS com EBD, mas só a segunda traz ESP. Quem valoriza segurança deve priorizar o pacote opcional com airbags laterais e de cortina, identificado pelo teto solar duplo panorâmico. Outro pacote oferece 4x4 e controle eletrônico para declives. Toda EX tem frisos cromados, antena no teto, bancos em couro (o do motorista é elétrico), rodas aro 18, retrovisores escamoteáveis, chave presencial com partida por botão e piloto automatico. A básica LX dispõe de CD/MP3/USB com controle no volante, computador de bordo, faróis de neblina, rodas aro 16, sensor de farol e de ré e câmbio manual de cinco marchas. Seu único opcional é o câmbio sequencial de seis velocidades, que é de série na EX.

O motor é o Theta 2.0 com admissão variável e 166 cv. Apesar do bom rendimento, deu lugar na linha 2012 ao Nu Flex, com variação nos dois comandos e 178/169 cv – foi o primeiro flex do segmento. A linha 2012 trouxe aro 18 e direção elétrica em todas as versões. A EX ganhou luzes diurnas de leds e a LX, câmbio manual de seis marchas. Em 2013, a EX recebeu central multimídia. O modelo 2014 ganhou leve alteração de estilo em faróis de neblina, rodas, lanternas e grade, e o interior incorporou saídas de ar na traseira. A LX perdeu o câmbio manual e, em 2015, a EX perdeu o 4x4.

Atenção no livreto de manutenção: boa parte deles ainda está na garantia de cinco anos, desde que as revisões estejam em dia. Alvo de críticas, a rede autorizada peca pela falta de peças a pronta entrega, apesar dos bons preços frente ao mercado paralelo. QR

ONDE O BICHO PEGA

AR-CONDICIONADO Tema da seção Autodefesa, o Sportage sofre de um problema crônico no compressor. Cheque se o ar-condicionado opera corretamente: é possível pedir a troca na autorizada, se ainda estiver coberto pela garantia.

RODAS E PNEUS Além de sacrificar o conforto, as enormes rodas aro 18 são facilmente danificadas em vias com pavimentação deficiente. Os pneus 235/55 também são vulneráveis ao piso ruim: veja se não há bolhas ou desgaste irregular.

SUSPENSÃO As grandes rodas também contribuem para o desgaste prematuro de peças como batentes, buchas ou bieletas. Em muitos casos, uma análise técnica detecta problemas mais sérios, como vazamento nos amortecedores.

TETO SOLAR Confira se ele abre e fecha de maneira suave e sem ruídos. Trancos e estalos são indícios de lubrificação incorreta ou acúmulo de detritos no mecanismo dos trilhos. Procure também por sinais de oxidação, quase sempre causada pela infiltração de água.

RECALL Nos carros feitos em 2010 e 2011, nos chassis 042880 a 144957, a alavanca do câmbio automático pode travar ou o piloto automático manter-se ligado.

Sportage usa a mesma mecânica do Hyundai ix35

PREÇO MÉDIO DOS USADOS (TABELA FIPE)

MODELO	2013	2012	2011	2010	2009	2008
LX MANUAL	55.786	57.892	63.480	-	-	-
LX AUTOMÁTICA	58.310	61.288	67.439	74.852	81.985	91.805
EX	59.540	64.083	72.364	81.258	88.983	106.985

PREÇO DAS PEÇAS

PEÇAS	ORIGINAL	PARALELO
PARA-CHOQUE (dianteiro)	1.830	1.660
FAROL (cada um)	2.110	2.300
DISCOS DE FREIO (par)	1.394	450
PASTILHAS DE FREIO (jogo)	490	380
AMORTECEDORES (quatro)	3.080	2.300
EMBREAGEM	1.845	2.300

A VOZ DO DONO

NOME: Paula Arruda
IDADE: 35 anos
PROFISSÃO: Empresária
CIDADE: Guarulhos (SP)

O QUE EU ADORO

"Destaco o conforto e o espaço interno, realmente muito bons. A dirigibilidade é ótima, com comandos leves e boa agilidade na cidade. O consumo é adequado à proposta de um utilitário esportivo."

O QUE EU ODEIO

"O compressor do ar-condicionado parou de funcionar e foi substituído em garantia, mas ele não funciona corretamente. O estepe é muito vulnerável a furtos e os custos de manutenção são elevados."

NÓS DISSEMOS

MAIO DE 2012 "O estilo é um dos mais atraentes, o acabamento e a qualidade dos materiais são bons e os números registrados na pista, satisfatórios. [...] Boa parte do poder de atração do Sportage está nos faróis com leds, mas eles são opcionais, assim como piloto automático, câmera de ré, ar digital dual-zone..."

PENSE TAMBÉM EM UM...

HONDA CR-V Referência do segmento: a quarta geração foi apresentada em 2012 e se destaca por oferecer um desempenho similar ao do Sportage com excelentes médias de consumo para um SUV. A melhor pedida é a versão EXL, que traz itens exclusivos como 4x4, ESP, couro, teto solar e airbags laterais e de cortina.

SALA DE ESTAR

A Citroën desenvolveu sistemas pensando em melhorar a vida a bordo dos carros elétricos e autônomos

POR PAULO CAMPO GRANDE

Toda vez que a indústria consegue diminuir o nível de ruído e vibração dos motores a combustão (seja por melhorias no motor ou pelo isolamento acústico e mecânico), os ruídos e vibrações de outros sistemas, que até então não eram percebidos, passam a incomodar. Imagine agora como será no dia em que os automóveis tiverem motores elétricos, que quase não vibram e nem produzem ruídos. Todo e qualquer sinal emitido por pneus, suspensão e carroceria será logo notado, principalmente se o veículo em questão for autônomo, e o motorista tiver disposição para prestar atenção aos ruídos e às vibrações a sua volta.

Pensando nisso, a Citroën desenvolveu soluções para melhorar o conforto a bordo antes mesmo da aposentadoria dos motores a combustão. As novidades – como uma forma de soldagem, que aumenta a rigidez da carroceria; um amortecedor que filtra os movimentos do chassi com mais eficiência e bancos de espuma que absorve os ruídos - foram reunidas no conceito Citroën Cxperience. Segundo a empresa, parte delas já está chegando aos novos modelos comerciais da marca.

Veja ao lado como são e funcionam esses equipamentos. QR

SINTA-SE EM CASA

Este conceito foi feito para ser capaz de proporcionar um padrão de conforto mais próximo ao de uma sala de estar

AMORTECEDOR

Enquanto um amortecedor convencional tem um batente mecânico, este traz dois hidráulicos: um para limitar a expansão e outro segurar a compressão. Assim, é possível permitir maior movimento à suspensão. Em condições brandas, as molas e os amortecedores trabalham normalmente. Mas quando se exige maior esforço, os batentes atuam limitando os movimentos da suspensão de forma gradativa.

FUTURISTA

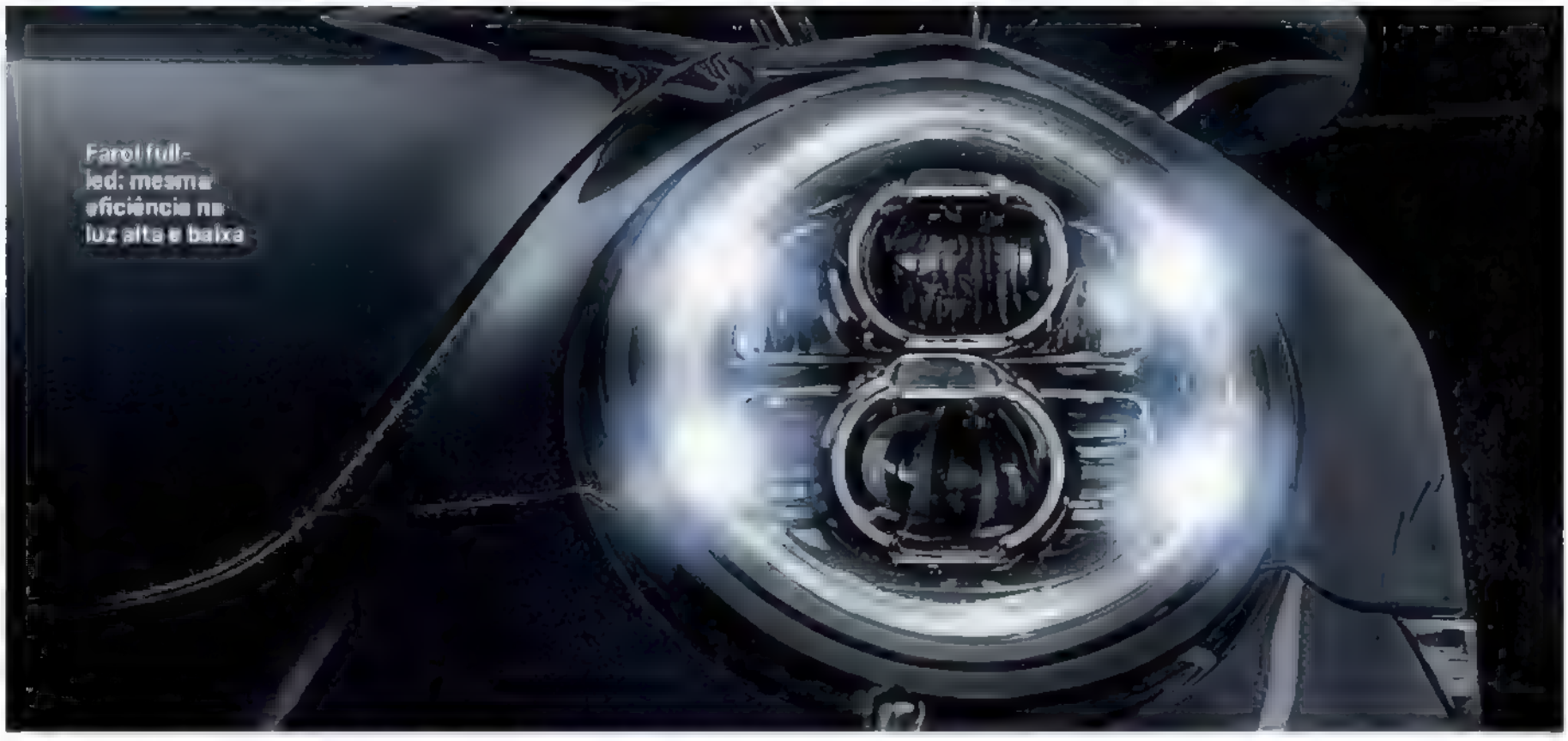
Apresentado como proposta de carro do futuro, Cxperience foi o primeiro a incorporar as novas soluções de conforto, além de outros recursos ainda inéditos na marca, como as câmeras servindo como retrovisores.

BANCOS

Além de ser um excelente isolante acústico, a espuma desempenha importante papel no projeto dos bancos, pois eles serem a parte do carro que tem maior contato com o corpo das pessoas. A Citroën empregou espumas com densidade, dureza e comportamento (elasticidade e viscosidade) diferentes, de modo a obter o melhor efeito na sustentação e na redução das movimentações do corpo humano. Além das camadas internas, os bancos contam com uma parte externa acolchoada (*pillow top*).

SOLDAGEM

A Citroën chama a nova técnica de soldagem de colagem estrutural, isso porque seu processo de produção permite montar a carroçaria misturando solda tradicional e cola. O adesivo é aplicado em filetes descontínuos nos intervalos entre os pontos de solda elétrica. Segundo a empresa, essa técnica aumenta em cerca de 20% a rigidez da estrutura, o que resulta em uma carroçaria que filtra melhor as vibrações transmitidas durante a rodagem.



Farol full-led: mesma eficiência na luz alta e baixa

SERES ILUMINADOS

Faróis adaptativos full-led dispensam o farol de neblina? Como eles funcionam? RODRIGO SOUZA, IRARÁ (BA)

Não dispensam. De acordo com o engenheiro Ricardo Takahira, da Comissão Técnica de Veículos Elétricos e Híbridos da SAE Brasil, os faróis adaptativos full-led, encontrados nos modelos mais luxuosos, são montados na linha de altura da grade, enquanto os de neblina são posicionados mais abaixo, bem próximo ao solo. Apesar do nome "adaptativo", esses faróis têm ajuste automático apenas do ângulo e da intensidade da luz de acordo com as condições da estrada e não em altura. Portanto, não podem substituir os de neblina, que têm um facho mais largo e curto para iluminar por baixo do nevoeiro.

Eles se chamam adaptativos porque acompanham o volante ou o sistema de navegação GPS iluminando áreas em curvas ou focando mais longe ou perto conforme a velocidade, além de ajustar a altura para evitar ofuscamento de outros motoristas – recurso que também é disponível nos faróis que usam lâmpadas tradicionais.

Os faróis full-led não utilizam nenhum tipo de lâmpadas convencional no facho alto ou no baixo. São compostos apenas por leds (iniciais de "diodos emissores de luz"). Alem de terem menor consumo de energia e excelente luminosidade e brilho, os leds podem tanto ser o conjunto óptico principal ou aplicados esteticamente em aros iluminados.

Qual a diferença entre pré-ignição e detonação? - DOUGLAS BIAGGI, POR E-MAIL

São problemas semelhantes (combustível queima antes do tempo ideal), mas causados por motivos diferentes. A detonação (a popular batida de pino) é provocada principalmente pelo combustível adulterado de baixa octanagem, mas também pode ser resultado de mistura pobre, não homogênea ou ignição adiantada. Na hora da compressão, há a combustão espontânea da mistura, criando uma pressão bem maior que normal. Então, essa onda de pressão se propaga e vai reverberando pelas paredes da câmara, criando um som característico – daí a batida de pino. O processo, mais comum em motores de alta taxa de compressão, pode danificar severamente a cabeça do pistão e as paredes do cilindro. Menos prejudicial ao motor, a pré-ignição é causada por acúmulo de depósitos de carvão na cabeça do pistão ou no interior do cilindro que ficam incandescentes e acabam queimando o combustível antecipadamente. Outra possibilidade é o surgimento de áreas muito quentes (como as velas, de padrão inadequado) ou sistema de arrefecimento do motor deficiente.

Como são feitos os envios dos comandos de um volante multifuncional aos dispositivos dos carros? - ALERCIO SOUZA GUERREIRO, GUARAPARI (ES)

Segundo o engenheiro Ricardo Takahira, os comandos de um volante multifuncional em sua maioria são ligados por interfaces Wire, tambem conhecidas como WR (Wired Remote), que se conectam aos outros sistemas do carro por meio de fios. No entanto, tambem ha no mercado automóveis mais sofisticados que possuem volante multifuncional que se ligam aos acessorios pela interface IR (infrared), sem fio. Eles se conectam ao respectivo aparelho por um sistema de infravermelho ou radiofrequência, como, por exemplo, Bluetooth.

Como é calculado o coeficiente aerodinâmico do carro? - JOÃO SUBRAL, PETROLINA (PE)

O coeficiente aerodinâmico (Cx), também chamado de coeficiente de arrasto (Cd, do inglês *drag coefficient*), permite medir a força de resistência ao ar ou a outro fluido por uma determinada área/superfície. Nos automóveis, o resultado da Cx é obtido em tuneis de vento, câmaras com ventiladores superpotentes que mostram como o ar se desloca pela carroceria do veículo. Quanto menor o valor do Cx, menor a resistência ao ar e mais aerodinâmico é o veículo. De acordo com Marcus Vinicius Aguiar, diretor de segurança veicular da AEA (Associação Brasileira de Engenharia Automotiva), o objeto de mais perfeita aerodinâmica que se conhece é a gota d'água, com um Cx de 0,05. No caso de um automóvel esportivo, o arrasto pode variar entre 0,30 e 0,40, enquanto num carro comum a diferença fica entre 0,40 e 0,50. Porém, esse fator não considera a área frontal (A) do objeto, apenas sua forma e com que fluidez o ar pode se deslocar por ele. Na pratica, a eficiência aerodinâmica total do carro vai depender da multiplicação de sua área frontal pelo Cx. Assim, no exemplo de um veículo com arrasto de 0,30 e com área frontal de 2 m², a eficiência seria de 0,60. Ou seja, dois veículos de segmentos diferentes podem ter o mesmo Cx, mas eficiências muito diferentes devido à sua altura e largura.

AQUI NÃO ENTRA ESCOVINHA

Uma escova só para limpar dentro da caixa de roda? Testamos três marcas para mostrar que elas são mais úteis do que você pensava – POR FERNANDO GARCIA | FOTO EDUARDO SVEZIA

Se há um local difícil de lavar num carro é a caixa de roda, onde fica alojado o pneu. Às vezes, é bem difícil tirar a lama endurecida que fica lá, sem falar dos cantos inacessíveis. Pensando assim, já dá para entender por que o mercado oferece escovas com essa única finalidade. "Os três modelos que testamos seriam mais úteis se tivessem a cabeça toda coberta por cerdas mais curtas, pois mesmo em veículos com mais espaço entre o para-lama e o pneu, não é fácil limpar áreas mais apertadas", diz nosso especialista.

ESPECIALISTA
Nome: Roberto Furusbori
Profissão: empresário
Experiência: há mais de 20 anos comanda o lava-rápido Top Stop Conservação e Limpeza, especializado em nacionais e importados

1

PREÇO
R$ 55
progard.com.br

ESPECIALISTA
NOTA: 6,5

"Foi a que se saiu melhor no resultado final da limpeza, mas, assim como as outras, achei suas cerdas muito grandes, apesar de serem as mais macias. Mesmo em carros mais altos, cujo acesso à caixa de roda é melhor, tive dificuldade na limpeza dos cantos mais difíceis. Se as cerdas cobrissem toda a área da cabeça da escova e fossem menores, eu daria uma nota bem maior."
Pró: cabo longo (52 cm)
Contra: preço

2

PREÇO
R$ 49,90
cadillacauto.com.br

ESPECIALISTA
NOTA: 5,0

"O cabo não é tão longo (41 cm) quanto o da Progard e não traz acabamento emborrachado na cabeça, como as outras duas. Pelo menos seu acabamento é bom, com destaque para o cabo anatômico emborrachado. Porém, tem o mesmo problema de não ter a cabeça inteira revestida de cerdas, o que aumentaria sua capacidade de limpeza."
Pró: cabo anatômico
Contra: preço

3

PREÇO
R$ 48,90
geralferramentas.com.br

ESPECIALISTA
NOTA: 4,5

"Traz um excelente acabamento e, assim como a primeira colocada, conta com a cabeça emborrachada, um recurso útil para não riscar o para-lama na hora de encaixá-la nos vãos dentro da caixa de roda. Mas descontei dois pontos pelo cabo curto demais (38 cm). Essa mesma marca oferece uma versão com cabo mais longo (49 cm), mais aí o preço salta para R$ 57,70.
Pró: bom acabamento
Contra: preço

O gelo na gavetinha ajuda a resfriar o ar – mas bem pouco

FRIO IMAGINÁRIO

Oferecido como ar-condicionado portátil para o carro ou escritório, ele não consegue sequer baixar a temperatura em 1°C

| TEXTO **FERNANDO GARCIA** | FOTO **EDUARDO SVEZIA**

Como se refrescar dentro do carro se ele não vem equipado com ar-condicionado? Para quem acha que só deixar a janela aberta não resolve, o mercado oferece os miniaparelhos de ar-condicionado portáteis. Bem, pelo menos é assim que eles se apresentam nos sites de comércio on-line.

Desconfiados, alguns leitores nos escreveram perguntando se eles funcionam ou se minimizam mesmo o calor. Para tirar a dúvida, escolhemos para testar o mais conhecido deles, o Mini Fan Air Conditioning. Apesar do nome e de ser anunciado como um "ar-condicionado portátil", ele não passa de um ventilador que utiliza água gelada ou pedrinhas de gelo para ajudar a reduzir a temperatura do ambiente. Ou seja, continua não inspirando muita confiança.

Pesando só 400 gramas e medindo 11 x 11,5 x 13,8 cm, ele pode ser ligado na entrada USB ou alimentado por três pilhas AA. O produto vem acompanhado de cabo USB, gelo artificial e um saché para perfumar o ambiente, sem um manual de instruções – apesar de o uso ser bastante simples.

Para nos auxiliar nos testes, convidamos o técnico Valdecir Vilela, proprietário da empresa Sobrear e especialista com mais de 30 anos de experiência na manutenção do sistema de ar-condicionado automotivo.

A bordo de um Honda Fit 2010, medimos a temperatura interna com um termômetro digital, que no dia do teste registrou 24,6°C. Depois plugamos o cabo num adaptador 12V-USB e enchemos de gelo a gavetinha com capacidade para 120 ml.

Após o aparelhinho funcionar a todo vapor, fizemos a medição no ar que saía do aparelho. A temperatura foi praticamente a mesma: 24,4°C, caindo só 0,2°C. Para efeito de comparação, ligamos o ar-condicionado do Fit, que em menos de dois minutos baixou de 24,6°C para 6°C.

"Apesar do nome, definitivamente ele não é um ar-condicionado e nem consegue refrescar ambientes quentes como o do carro. Talvez seja mais interessante como ventilador para quem trabalha em escritório", diz Vilela, lembrando também que num veículo ele tomba facilmente e a água pode vazar. Pensando bem, o que podia se esperar de um "ar-condicionado" que custou R$ 55,90?

MINI FAN AIR CONDITIONING
Nota 2,5

Não se deixe levar pelo nome. Ele não tem nada de "ar-condicionado": no máximo, refresca. E muito pouco.

Preço: R$ 55,90
Compra: mercadolivre.com.br

Úteis & acessórios

Sugestões de presentes para quem ama carro – ou nem tanto - POR GUILHERME FONTANA

TEMPO É DINHEIRO

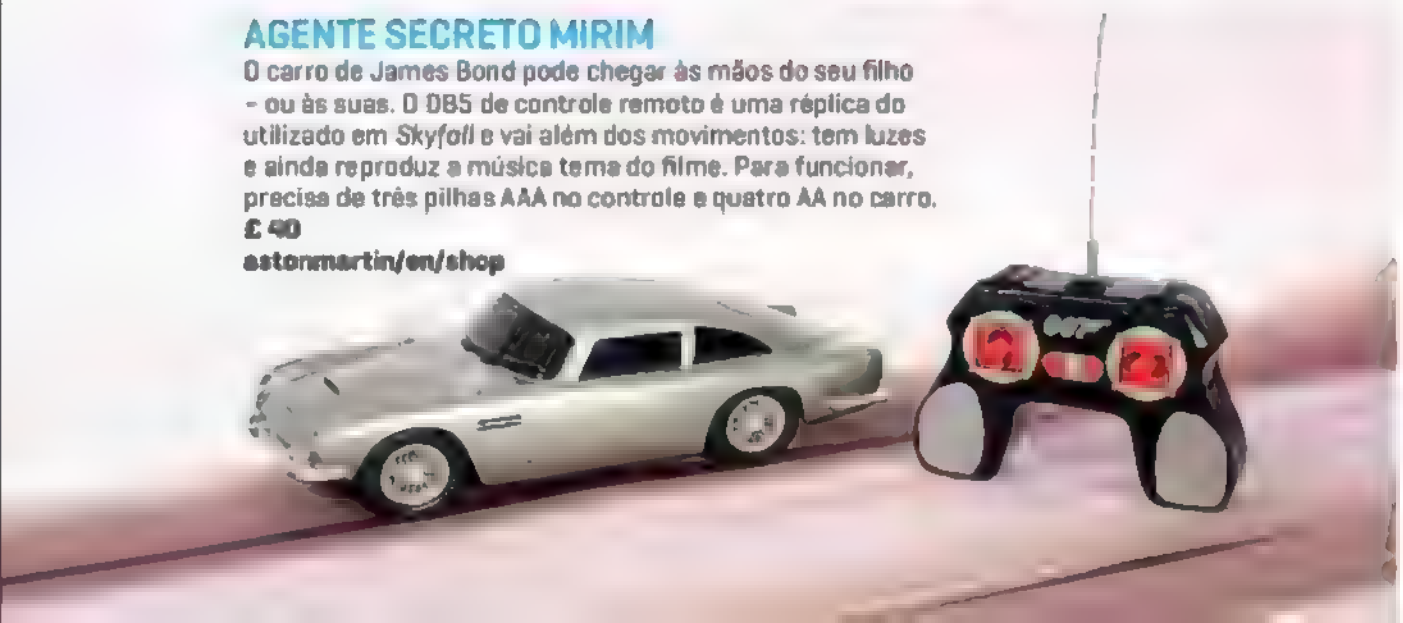
Ter um Bentley na garagem é privilégio de poucos. Porém, qualquer um pode ter na mesa de casa ou do escritório o relógio suíço que se destaca no centro do painel dos carros da marca. É uma bela maneira de não perder a hora – mas custa caro, como todo Breitling.
£ 1.005
shop.bentleymotors.com

TACADA AO PASSADO

Esta poderia ser uma simples mesa de bilhar, com seus característicos tacos, seu revestimento macio e a tradicional bola 8. Mas ela vai além: seu visual é todo composto de partes originais do Corvette de 1959, como faróis, grades, cromados, pneus, rodas e pintura.
US$ 25.000
hammacher.com

AGENTE SECRETO MIRIM

O carro de James Bond pode chegar às mãos do seu filho – ou às suas. O DB5 de controle remoto é uma réplica do utilizado em *Skyfall* e vai além dos movimentos: tem luzes e ainda reproduz a música tema do filme. Para funcionar, precisa de três pilhas AAA no controle e quatro AA no carro.
£ 40
astonmartin/en/shop



VIAGEM (QUASE) ECONÔMICA

Se você não se contem na hora de arrumar as malas e sempre paga por excesso de peso, esta mala da Lamborghini pode ser útil. Feita de fibra de carbono e alumínio, ela promete levar até 38 litros de bagagens com maior rigidez e leveza. O visual é inspirado nos carros da marca.
US$ 11.722
lamborghinistore.com

ASPIRAÇÃO INSPIRADA

Aparentemente simples, um aspirador de pó também pode fazer parte da decoração – no caso deste, o desenho remete às antigas bombas de combustível. Mais do que isso, é prático e economiza espaço, já que pode ser instalado na parede.
US$ 250
garageart.com

O CALOR DA HORA

Defeito no eletroventilador preocupa donos de Nissan Sentra: ar-condicionado deixa de funcionar e motor pode superaquecer — POR WALDEZ CARMO AMORIM

O eletroventilador é fundamental em qualquer automóvel: ele garante a refrigeração adequada do motor, evitando o superquecimento. E por isso quem alguns proprietários do Nissan Sentra andam tão preocupados com os crescentes relatos de defeito no equipamento, que neste caso também ajuda no bom funcionamento do ar condicionado.

A avaria ocorre de duas maneiras: ou a ventoinha é acionada só algumas vezes ou ela para de vez. Nesta situação, o motor pode aquecer até ferver.

No último mês, membros do Nissan Clube nos procuraram para relatar que já contabilizam mais de 30 casos de quebra do eletroventilador em sedãs produzidos de 2013 a 2015.

Entre eles, está o empresário Fernando Palma Sanchez, de São Paulo. "Em um dia quente, percebi que o ar-condicionado parou de funcionar. Na concessionária, pediriam para eu imobilizar o veículo o mais rápido possível", conta o dono de um Sentra 2013, que na época tinha só 30.000 km rodados. "Além do eletroventilador, havia queimado também o compressor do ar. Apenas o custo das peças seria R$ 7.000, se o carro não estivesse em garantia. Mas falaram que, em caso de avarias no motor, a Nissan não se responsabilizaria."

A nossa reportagem chegou a contatar cinco autorizadas Nissan nas cidades de Belo Horizonte, Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo, e todas elas disseram conhecer o problema e que a troca do eletroventilador é sempre feita em garantia.

No entanto, às vezes a concessionária não ainda não sabe do caso, o que exige do proprietário um bom poder de argumentação. "Disseram que o problema é raro no Sul. Assim, precisei de dois meses de conversas para que enfim fizessem os testes e trocas sem a peça na garantia", diz o bancário Rafael Machado, de Canoas (RS), proprietário de um Sentra 2014.

Consultada, a Nissan do Brasil diz apenas que "os clientes foram atendidos pela rede de concessionárias, que reparou os veículos em garantia."

O POVO RECLAMA

"Trocaram o eletroventilador sem contestar. Ouvi dizer que estão fazendo um recall branco. Agora tenho medo de o problema voltar ao final da garantia." **Rodrigo Vilarim Martins, servidor público, Natal (RN)**

"Um dia após a garantia acabar quiseram cobrar até o diagnóstico. O orçamento foi de de R$ 3.800. Preferi, então, deixar o carro parado na garagem." **Felipe Oliveira Otero, engenheiro, Rio de Janeiro (RJ)**

"Percebi que o ar-condicionado não funcionava. Em casa, descobri que o eletroventilador havia quebrado." **Rodrigo de Oliveira, técnico, Santo Ant. de Pádua (RJ)**

GARANTIA DE REVENDA

A recompra garantida está na moda e pode ser vantajosa para você, mas há regras - POR GUILHERME FONTANA

As fabricantes buscam soluções para driblar a ainda presente crise. A recompra garantida é uma delas, que visa fidelizar o cliente ao assegurar boas condições na revenda de seu usado e na compra de um zero quilômetro. No entanto, a prática não é tão simples e varia de acordo com alguns fatores.

A Toyota garante a recompra do veículo por meio do programa Ciclo Toyota, que consiste em uma entrada de 30% do carro novo, o parcelamento em até 36 vezes e uma parcela final que pode variar entre 20% e 50% do total. Ao finalizar o pagamento das parcelas comuns, a concessionária paga 85% da tabela Fipe do modelo para ajudar na quitação da parcela residual na troca pelo novo. Chevrolet, Hyundai, Nissan, Peugeot e VW, além das premium Audi, Mercedes-Benz e, mais recentemente, a Volvo, também têm seus programas de recompra.

Mais que o pagamento, os programas têm outras regras a serem seguidas. No Ciclo Toyota, por exemplo, há até manual disponível na web: o usado deve ter quilometragem inferior a 15.000 km por ano, riscos e amassados não podem passar de 5 cm, trincas em faróis e lanternas não são tolerados, a pintura deve ser original, a manutenções deve estar em dia, eventuais acessórios devem ser originais e o carro deve estar limpo no dia da avaliação, que deve ocorrer em, no máximo, dez dias antes do vencimento da parcela final.

QUEM ENTRA

LAND ROVER DISCOVERY: o SUV chega em quatro configurações diferentes: SE (R$ 363.000), HSE (R$ 389.000), HSE Luxury (R$ 429.000) e First Edition (R$ 469.000). Todas são equipadas com motor V6 turbodiesel de 258 cv, mas, opcionalmente e sob encomenda, podem ter o V6 a gasolina de 340 cv. O câmbio é sempre de oito marchas e a tração, integral.

AUDI A3 SEDAN AMBITION: a versão topo de linha do sedã nacional passou por pequenos retoques e ganhou novos equipamentos. Agora, ele pode ter faróis full led e central multimídia com USB. Por R$ 156 900, o motor é o 2.0 turbo de 220 cv e 35,7 mkgf.

CITROËN AIRCROSS SALOMON: limitada em 700 unidades, a serie dá visual exclusivo ao aventureiro com adesivos e detalhes na cor cinza. Serão 300 exemplares com motorização 1.5 e câmbio manual (por R$ 63.435) e 400 com motor 1.6 e câmbio automático (por R$ 68.515)

MINI COUNTRYMAN: o maior modelo da marca estreia em três versões. A Cooper tem motor 1.5 de três cilindros turbo de 136 cv e sai por R$ 144.950, enquanto a Cooper S (R$ 164.950) e a All4 (R$ 189 950) têm um 2.0 turbo com 192 cv.

HR-V TOURING

O SUV mais vendido do país tem uma nova versão topo de linha, a Touring. Apresentada no Salão de São Paulo, em novembro passado, a configuração chega por R$ 105.900 com alguns equipamentos a mais em relação à EXL, como faróis com acendimento automático, retrovisor fotocrômico, sensores de estacionamento traseiros e airbags de cortina (totalizando seis). Faróis e lanternas com leds são os principais diferenciais da versão. No conjunto mecânico, nada novo. O HR-V Touring mantém o motor 1.8 flex de até 140 cv e 17,4 mkgf e o câmbio CVT.

Faróis e lanternas com leds são as principais novidades do SUV

RANKING MARÇO

COLOCAÇÃO	UNIDADES	VARIAÇÃO
1 CHEVROLET ONIX	14.745	=
2 HYUNDAI HB20	10.838	=
3 FORD KA	8.021	=
4 RENAULT SANDERO	6.516	+1
5 VW GOL	6.311	-1
6 CHEVROLET PRISMA	5.708	+3
7 TOYOTA COROLLA	5.455	+1
8 FIAT STRADA	4.570	+2
9 VW VOYAGE	4.448	+10
10 FIAT TORO	4.400	-3
11 HONDA HR-V	4.317	-5
12 TOYOTA ETIOS	4.055	+6
13 JEEP COMPASS	3.985	+2
14 VW FOX/CROSSFOX	3.923	-3
15 FIAT MOBI	3.902	-2
16 VW SAVEIRO	3.590	-2
17 JEEP RENEGADE	3.508	-2
18 NISSAN KICKS	3.501	+7
19 HYUNDAI CRETA	3.467	+2
20 VW UP!	3.363	-3
21 FIAT UNO	3.367	+1
22 HONDA CIVIC	2.978	-2
23 TOYOTA ETIOS SEDÃ	2.971	+3
24 FIAT PALIO	2.838	-12
25 TOYOTA HILUX	2.827	+2

+2 Posições em relação ao mês anterior
-2 Posições em relação ao mês anterior
= Mesma posição em relação ao mês anterior
* Primeira vez a aparecer no ranking

Pesquisa: Fenabrave
Veja os 50 mais vendidos: quatrorodas.com.br

R$ 30.182

é quanto custa o pacote de equipamentos mais caro disponível para o Golf GTI, que inclui sistemas automáticos como frenagem de emergência, piloto automático e estacionamento, além de detector de fadiga, faróis bixenônio e áudio Fender. Com todos os pacotes possíveis, o hatch pode chegar a R$ 174.300.

25,6%

foi o crescimento das vendas de carros usados em março em relação a fevereiro. Quando comparado ao mesmo mês do ano passado, cresceu 11,6%. No acumulado, a ascensão foi de 9,9%. O mercado de novos, por sua vez, registrou o crescimento de 6,1% de um mês para o outro, 38,9% no acumulado e queda de 1,1% sobre março de 2016.

QUEM SAI

ASTON MARTIN: a marca de superesportivos britânica encerrou suas operações no Brasil pela crise econômica do país. Até então representada pelo empresário Sérgio Habib, a Aston tinha sua única loja instalada na cidade de São Paulo e oferecia os modelos DB9, DB11, Rapide S, Vantage e Vanquish.

RECALL

BMW i3: 178 unidades podem pegar fogo pelo possível atrito do cabo positivo da bateria com o tubo de ventilação do tanque de combustível. 0800 019 7097

AUDI A4: sete unidades do sedã, fabricadas entre julho e agosto de 2016, podem ter falhas no tensionamento dos cintos de segurança em acidentes. 0800 777 2834

ENTENDA NOSSA TABELA

TABELA Preço sugerido pela fábrica para o pacote básico daquela versão, válido para a região Sudeste **PREÇO REAL** Média do preço praticado pela concessionária, divulgada pela Agência AutoInforme em 11 de abril **DESV** Desvalorização do modelo novo no primeiro ano **AR** Ar-condicionado **DIR** Direção hidráulica ou elétrica **VID** Vidros elétricos **RE** Sensor de estacionamento traseiro **AUT** Câmbio automático **ESP** Controle de estabilidade **MUL** Central multimídia, √ Item de série, 0 Item opcional, - Item não disponível. Entre (parênteses) encontra-se o país de fabricação do carro

AGRALE — 25 CONCESSIONÁRIAS — (54) 3238-8000

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
MARRUÁ 2.8 DIES. 4x4 200 CD	170 800	160 500	-	0	√	0	-	-	-	-
MARRUÁ 2.8 DIES. 4x4 300	187 050	188 300	-	0	√	0	-	-	-	-

ASTON MARTIN — 1 CONCESSIONÁRIA — (11) 3016-5050

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
VANTAGE V8	645 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
DB9 COUPÉ 5.9 V12	900 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
RAPIDE	985 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
VIRAGE COUPÉ 5.9 V12	1 070 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
VANQUISH V12 6.0	1 850 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
DBS COUPÉ 5.9 V12	1 380 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√

AUDI — 50 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7772834

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
A1 ATTRACTION 1.4 TFSI	110 990	-	-15,0%	√	√	√	0	√	√	√
A1 AMBITION 1.8 TFSI	124 990	-	-15,8%	√	√	√	0	√	√	√
A3 1.4 TFSI SEDAN ATTRACTION	115 190	-	-	√	√	√	√	√	√	√
A3 1.4 TFSI SPORTBACK	124 190	103 000	-14,7%	√	√	√	√	√	√	√
A3 2.0 TFSI SEDAN AMBITION	156 190	-	-	√	√	√	√	√	√	√
S3 2.0 TFSI SEDAN	242 990	[illegible]		√	√	√	√	√	√	√
A4 2.0 ATTRACTION	165 990	155 000	-	√	√	√	0	√	√	√
A4 2.0 AMBITION	249 990	-	-	√	√	√	√	√	√	√
A4 2.0 AVANT	191 990	188 000	-	√	√	√	√	√	√	√
RS Q3 2.5 SPORTBACK	332 990	-	-	√	√	√	√	√	√	√
RS 6 4.0 AVANT PERFORMANCE	869 990	-	-	√	√	√	√	√	√	√
RS 7 4.0 V8 PERFORMANCE	729 990			√	√	√	√	√	√	√
A5 2.0 SPORTBACK	234 990			√	√	√	√	√	√	√
A5 2.0 CABRIOLET	288 990	-	-20,2%	√	√	√	√	√	√	√
A5 3.2 V6 COUPÉ	234 990		21,0%	√	√	√	√	√	√	√
A6 SEDAN TFSI 2.0	282 990	280 200	-	√	√	√	√	√	√	√
A7 SPORTBACK 2.0	335 990	300 000	-	√	√	√	√	√	√	√
A8 4.2 FSI 32V	559 990	[illegible]	-20,2%	√	√	√	√	√	√	√
A8 L 3.0 V6 TURBO	511 990	478 200	-	√	√	√	√	√	√	√
R8 5.2 V10 FSI PLUS	1 170 990	-	-	√	√	√	√	√	√	√
Q3 1.4 FLEX ATTRACTION	143 190	135 300	-	√	√	√	√	√	√	√
Q3 2.0 AMBIENTE	176 890	145 200	18,1%	√	√	√	√	√	√	√
Q5 3.0	310 990	269 200	-	√	√	√	√	√	√	√
Q7 3.0 V6 TFSI AMBITION	399 990	379 300	-	√	√	√	√	√	√	√
TT COUPE 2.0 ATTRACTION	225 990	[illegible]		√	√	√	√	√	√	√
TTS COUPE 2.0	309 990	300 300	-	√	√	√	√	√	√	√

BENTLEY — 1 CONCESSIONÁRIA — (11) 3068-8888

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
FLYING SPUR 6.0 W12	1 349 000			√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 6.0 W12 (CUPÊ)	1 414 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 6.0 W12 (CONV.)	1 555 000			√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 4.0 V8 (CUPÊ)	1 132 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 4.0 V8 (CONV.)	1 186 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√

BMW — 50 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7073578

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
140i M SPORT ACT. FLEX	287 950	-	-18,9%	√	√	√	√	√	√	√
220i ACTIVE TOURER	186 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
320i ACTIVE FLEX	183 950	-	-14,8%	√	√	√	√	√	√	√
320i SPORT GP ACTIVE FLEX	179 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
328i SPORT	208 950		-18,5%	√	√	√	√	√	√	√
320i GRAN TURISMO SPORT	194 950	195 000	-20,6%	√	√	√	√	√	√	√
428i CABRIO SPORT GP	278 950	278 950	-	√	√	√	√	√	√	√
428i GRAN COUPÉ M SPORT	276 950	277 000	-	√	√	√	√	√	√	√
430i GRAN COUPÉ	276 950	277 000	-	√	√	√	√	√	√	√
528i M SPORT	270 950	[illegible]		√	√	√	√	√	√	√
i3 REX ENTRY	159 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
i3 REX FULL	179 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
i8	799 950	799 950	-	√	√	√	√	√	√	√
M2	379 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
M3	437 950	438 000	-	√	√	√	√	√	√	√
M4	489 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
X1 SDRIVE 20i	179 950	167 000	-14,3%	√	√	√	-	√	√	√
X3 XDRIVE 20i	230 950	226 000	-21,1%	√	√	√	√	√	√	√
X4 XDRIVE 28i XLINE	314 950	300 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X5 XDRIVE 30d	419 950	380 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X5 XDRIVE 35i	415 950	389 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X6 M50d	599 950	517 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X6 XDRIVE 35i	417 950	410 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X6 M	647 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√

CHERY — 105 CONCESSIONÁRIAS — (11) 4582-7280

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CELER 1.5 HATCH	39 000	39 000	-12,9%	√	√	√	0	-	-	-
CELER 1.5 SEDÃ	39 900	39 900	-12,3%	√	√	√	0	-	-	-
QQ SMILE FLEX 1.0	25 990	26 990	-	0	0	√	-	-	-	-
QQ LOOK 1.0	31 290	30 690	-15,1%	√	√	√	-	-	-	-
TIGGO 2.0 MANUAL	55 390	[illegible]		√	√	√	√	0	-	-
TIGGO 2.0 AUTOMATICO	59 990	[illegible]	-	√	√	√	√	√	-	-

CHEVROLET — 600 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7024200

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CAMARO CUPÊ 6.2 V8	305 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CAMARO CABRIOLET 6.2 V8	338 000	[illegible]		√	√	√	√	√	√	√
CAPTIVA ECOTEC 2.4	109 190	101 000	-13,5%	√	√	√	√	√	√	-
COBALT 1.8 LTZ	62 990	62 000	-12,1%	√	√	√	√	0	-	√
COBALT 1.8 ELITE	69 990	67 900	-	√	√	√	√	√	-	√
CRUZE 1.4 TURBO LT	91 790	89 900	-15,1%	√	√	√	√	√	√	√
CRUZE 1.4 TURBO LTZ	101 990	99 900	-15,1%	√	√	√	√	√	√	√
CRUZE SPORT6 1.4 TURBO LT	91 790	80 000	-	√	√	√	√	√	√	√
CRUZE SPORT6 1.4 T. LTZ	103 290	[illegible]		√	√	√	√	√	√	√
MONTANA 1.4 FLEX LS	46 690	45 600	-11,0%	0	√	0	-	-	-	-
MONTANA 1.4 FLEX SPORT	56 690	53 900	-11,0%	√	√	√	-	-	-	-
ONIX 1.0 FLEX JOY	40 390	[illegible]	-8,7%	√	√	0	-	-	-	-
ONIX 1.0 FLEX LT	45 890	43 900	-8,3%	√	√	√	-	-	-	0
ONIX 1.4 FLEX LT	50 790	[illegible]	-8,3%	√	√	√	-	-	-	0
ONIX 1.4 FLEX LTZ	55 750	54 500	-8,3%	√	√	√	-	0	-	√
ONIX 1.4 FLEX ACTIV	56 790	[illegible]	-8,3%	√	√	√	-	0	-	√
PRISMA 1.0 FLEX JOY	44 490	43 500	-10,2%	√	√	√	√	-	-	0
PRISMA 1.4 FLEX LT	54 890	53 500	-10,2%	√	√	√	√	-	-	0
PRISMA 1.4 FLEX LTZ	59 990	58 590	-10,2%	√	√	√	√	0	-	√
PRISMA 1.4 FLEX LTZ AUT.	65 990	63 900	-10,2%	√	√	√	√	√	-	√
SPIN 1.8 FLEX LS	58 890	57 990	-	√	√	√				
SPIN 1.8 FLEX LT	60 390	61 000	-11,9%	√	√	√	-	-	-	-
SPIN 1.8 FLEX LTZ	68 590	67 900	-11,0%	√	√	√	√	0	-	√
SPIN 1.8 FLEX ADVANTAGE	67 990	66 990	-	√	√	√	√	0		
SPIN 1.8 FLEX ACTIV	71 990	69 900	-11,0%	√	√	√	√	0	-	-

S10 CHASSI 2.8 DIE 4x4 LS	118 940	-	-	✓	✓	✓					
S10 CS 2.8 4x4 DIESEL LS	110 650	99 100	-13,4%	✓	✓	O			-		
S10 CD 2.5 FLEX 4x2 LT	89 300	97 600	-13,4%	✓	✓	✓	-	O	-	O	
S10 CD 2.5 FLEX 4x2 LT AT	107 000	-	-13,4%	✓	✓	✓	-	✓	-	O	
S10 CD 2.5 FLEX 4x2 LTZ	114 990	112 000	-13,4%	✓	✓	✓	-	O	-	O	
S10 CD 2.5 FLEX 4x4 LTZ	118 000	-	-13,4%	✓	✓	✓	-	O	-	O	
S10 CD 2.5 FLEX 4x4 LTZ AT	129 000	-	-13,4%	✓	✓	✓	-	✓	-	O	
S10 CD 2.8 4x2 DIESEL LE	119 990	119 000	-13,4%	✓	✓	✓	-	O	-	O	
S10 CD 2.5 4x2 ADVANTAGE	81 590	89 000	-13,4%	✓	✓	-		O	✓	✓	
S10 CD 2.8 4x4 HIGH COUNTRY	175 990	164 000	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	O	
TRACKER 1.4 TURBO LT	79 990	73 300	-13,6%	✓	✓	✓	✓	✓		O	
TRACKER 1.4 TURBO LTZ	89 990	85 500	-13,6%	✓	✓	✓	✓	✓	-		
TRAILBLAZER 3.6 V6 4x4 LTZ	163 790	164 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
TRAILBLAZER 2.8 4x4 DIES. LTZ	182 090	184 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

CHRYSLER — 46 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7037130

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
300 C	224 900	-		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TOWN & COUNTRY	269 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

CITROËN — 121 CONCESSIONÁRIAS — 0800-0118088

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
C3 1.2 ORIGINE	48 990	46 000	-6,1%	✓	✓	✓	-	-	-	O
C3 1.2 ATTRACTION	50 690	47 000	-8,7%	✓	✓	✓	-	-	-	O
C3 1.6 16V EXCLUSIVE	63 990	-	-9,7%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
DS 3 1.6 16V THP	82 900	82 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
DS 4 CHIC 1.6 16V THP	102 990	102 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
DS 5 BE CHIC 1.6 THP 16V	137 990	123 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
DS 5 SO CHIC 1.6 THP 16V	159 990	139 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
AIRCROSS 1.6 FEEL	64 390	58 000	-17,7%	✓	✓	✓	O	-	-	O
AIRCROSS 1.6 FEEL AUT.	68 290	63 300	-17,7%	✓	✓	✓	O	✓	-	O
AIRCROSS 1.6 SHINE AUT.	74 990	69 300	-17,7%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
C4 PICASSO 1.6 SED S LUG	121 400	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GRAND C4 PICASSO SED	131 400	127 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
C4 LOUNGE 1.6 CR THP MAN.	79 590	-	-13,7%	✓	✓	✓	-	O	✓	-
C4 LOUNGE 1.6 CR THP AUT.	84 990	-	-13,7%	✓	✓	✓	-	✓	✓	-
C4 LOUNGE 1.6 EXCL. THP	95 990	95 000	-13,7%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

DODGE — 46 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7037140

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
DURANGO LIMITED	299 900	299 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
JOURNEY R/T 3.6 V6 AUT.	142 900	-	-14,3%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

FERRARI — 1 CONCESSIONÁRIA — (11) 3087-8188

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
F12 BERLINETTA V12	3500 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CALIFORNIA T 3.8 V8	1800 000	1 800 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
458 SPIDER 4.5 V8	2600 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
458 GTB 3.9 V8	2700 000	2 700 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

FIAT — 600 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7071000

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
500 CULT 1.4 FLEX	56 800	53 000	-13,4%	✓	✓	✓	-	O	✓	
500 CABRIO 1.4 DUALOGIC	67 900	63 400	-13,4%	✓	✓	✓	-	✓	✓	-
500 ABARTH	94 000	81 500	-18,4%	✓	✓	✓	-	✓	✓	
DOBLÒ ESSENCE 1.8	80 790	73 100	-12,5%	✓	✓	✓	-	-	-	O
DOBLÒ ADVENTURE 1.8	89 580	81 000	-12,5%	✓	✓	✓	-	-	-	O
GRAND SIENA ATTRACTIVE 1.0	44 240	44 000	-0,6%	O	✓	✓	O	-	-	✓
GRAND SIENA ATTRACTIVE 1.4	51 510	46 000	-8,6%	O	✓	✓	O	-	-	✓
GRAND SIENA ESSENCE 1.8	58 790	49 400	-8,6%	✓	✓	✓	O	O	-	✓
MOBI 1.0 EASY	33 700	33 700	-	O	✓	✓	O	-	-	O
MOBI 1.0 LIKE	38 180	38 900	-	✓	✓	✓	O	-	-	✓
MOBI 1.0 DRIVE	40 670	-	-	✓	✓	✓	O	-	-	✓
MOBI 1.0 WAY	40 690	39 890	-	✓	✓	✓	O	-	-	✓
MOBI 1.0 DRIVE GSR	44 788	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
PALIO 1.0 EVO ATTRACTIVE	44 570	39 000	-12,1%	✓	✓	O	-	-	-	✓
PALIO 1.4 EVO ATTRACTIVE	48 320	41 000	-12,1%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PALIO 1.6 ESSENCE	58 470	45 900	-12,1%	✓	✓	✓	✓	O	-	✓
PALIO 1.6 SPORTING	58 120	46 000	-12,1%	✓	✓	✓	✓	O	-	✓

PUNTO 1.4 ATTRACTIVE	53 310	48 990	-10,1%	O	-	-					
PUNTO 1.8 ESSENCE	58 430	52 600	-10,0%	✓	✓	✓	-	O	-		
UNO 1.0 ATTRACTIVE	43 320	41 840	-3,5%	✓	✓	-			-	O	
UNO 1.0 WAY	44 490	41 880	-10,7%	✓	✓	-				O	
UNO 1.3 WAY	49 380	51 287	-10,7%	✓	✓	✓	O	O	O	O	
UNO 1.3 SPORTING	51 080	48 340	-10,7%	✓	✓	✓	O	O	O	O	
UNO 1.3 SPORTING	51 080	53 780	-10,7%	✓	✓	✓	O	✓	✓	O	
STRADA 1.4 WORKING	48 450	44 500	-10,5%	O	O	O	-	-	-	✓	
STRADA 1.4 HARD WORKING CE	58 050	54 500	-10,5%	O	O	O	✓	-	-	✓	
STRADA 1.4 HD. WORKING CD	68 620	61 400	-10,5%	O	O	O	✓	-	-	✓	
STRADA ADVENTURE CE 1.8	68 620	63 300	-10,5%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓	
STRADA ADVENTURE CD 1.8	79 510	69 900	-10,5%	✓	✓	✓	✓	O	-	-	
TORO 1.8 FREEDOM 4X2	85 000	84 600	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	
TORO 2.0 FREEDOM 4X2 DIE.	102 210	100 700	-	✓	✓	✓	✓	O	-	✓	
TORO 2.0 VOLCANO 4X4 DIE.	128 250	127 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
WEEKEND 1.4 ATTRACT.	58 800	54 900	-12,7%	O	✓	✓	-	O	-	✓	
WEEKEND 1.8 ADV.	73 000	69 900	-12,7%	✓	✓	✓	O	O	-	✓	

FORD — 388 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7033673

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
ECOSPORT 1.6 SE	72 000	67 000	-10,4%	✓	✓	✓				
ECOSPORT 1.6 FREESTYLE	80 300	73 100	-10,4%	✓	✓	✓	✓	-	✓	-
ECOSPORT 1.6 F STYLE AUT.	85 300	-	-10,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
ECOSPORT 2.0 F STYLE 4WD	91 000	83 900	-10,4%	✓	✓	✓	✓	-	✓	
ECOSPORT 2.0 TITANIUM	84 700	88 400	-10,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
EDGE 3.5 V6 LIMITED	296 100	228 800	-13,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
KA SE 1.0	43 700	38 500	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	-	-
KA SEL 1.0	50 500	46 000	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
KA SE 1.5	50 490	-	-9,8%	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
KA SEL 1.5	54 600	48 000	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
KA TRAIL 1.0	47 600	-	-	✓	✓	✓	-	-	-	-
KA+ SE 1.0	46 790	42 500	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	-	-
KA+ SE 1.5	51 290	46 400	-8,8%	✓	✓	✓	-	-		
KA+ SEL 1.5	60 690	51 700	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
NEW FIESTA HATCH 1.6 SE	53 850	50 000	-11,8%	✓	✓	✓	-	O	-	O
NEW FIESTA HATCH 1.6 TIT	66 990	-	-11,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NEW FIESTA HAT 1.0 TURBO	73 990	-	-11,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS HATCH 1.6 SE	77 200	74 590	-14,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS HATCH 2.0 P SHIFT SE	95 900	83 490	-14,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS HATCH 2.0 P SHIFT T.	104 900	101 290	-14,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS FASTBACK 2.0 SE P.S.	85 990	82 690	-13,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS FASTBACK 2.0 TITAN.	110 840	101 290	-13,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FUSION 2.0 SEL E.B.	124 700	-	-14,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FUSION 2.0 TITANIUM AWD E.B.	158 700	-	-14,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FUSION 2.0 HYBRID	183 700	140 000	-14,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RANGER CD 2.5 4x2 FLEX XLS	103 990	89 000	-11,8%	✓	✓	✓	✓			✓
RANGER CD 2.5 4x2 FLEX XLT	114 390	89 000	-11,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RANGER CD 2.5 4x2 FLEX LTD	123 790	116 000	11,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RANGER CD 3.2 XLS 4x4	143 490	131 000	-11,8%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
RANGER CD 3.2 XLT 4x4	168 080	150 000	-11,8%	✓	✓	✓	✓	✓		✓

HONDA — 225 CONCESSIONÁRIAS — 0800 70134 32

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	VAL
ACCORD 3.5 V6 EX AUT.	162 500	167 500		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CITY 1.5 FLEX DX	60 800	63 000	-10,4%	✓	✓	✓		O		
CITY 1.5 FLEX LX	69 000	-	-10,4%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
CITY 1.5 FLEX EX	75 700	78 800	-10,4%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
CITY 1.5 FLEX EXL	81 400	-	-10,4%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
CIVIC 2.0 FLEX SPORT	87 900	87 900	-12,2%	✓	✓	✓	✓	O	✓	✓
CIVIC 2.0 FLEX SPORT CVT	94 900	94 900	-12,2%	✓	✓	✓	✓	O	✓	✓
CIVIC 2.0 FLEX EX	98 400	98 400	-12,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CIVIC 2.0 FLEX EXL	105 900	105 900	-12,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CIVIC 1.5 TOURING	124 900	124 900	-12,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CIVIC 2.4 SI	132 100	115 000	-12,2%	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
CR-V 2.0 FLEX 4x4 EXL	148 000	148 000	12,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FIT 1.5 FLEX DX MEC.	57 700	57 700	-10,5%	✓	✓	✓	✓	O	-	-
FIT 1.5 FLEX LX MEC.	62 100	62 100	10,5%	✓	✓	✓		O		
FIT 1.5 FLEX EX	73 000	73 000	10,5%	✓	✓	✓	✓	✓		
FIT 1.5 FLEX EXL	79 900	79 900	10,5%	✓	✓	✓	✓	✓	-	

HR-V 1.8 FLEX LX MEC.	79 900	79 900	-4,5%	✓	✓	✓	✓	✓	○	○	○
HR-V 1.8 FLEX LX	86 800	86 800	-4,5%	✓	✓	✓	✓	✓	○	○	○
HR-V 1.8 FLEX EX	93 000	93 000	-4,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
HR-V 1.8 FLEX EXL	101 400	101 400	-4,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
HR-V 1.8 FLEX TOURING	105 900	-	-4,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
WR-V 1.5 FLEX EX	78 400	78 400	-	✓	✓	✓	○	✓	○	✓	✓
WR-V 1.5 FLEX EXL	83 400	[illegible]	[illegible]	✓	✓	✓	○	✓	○	✓	✓

HYUNDAI	288 CONCESSIONÁRIAS										0800-5515345
	TABELA	REAL	DESC	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL	
AZERA 3.0	189 800	182 000	-23,8%	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	
CRETA 1.6 ATTITUDE	72 990	[illegible]	-	✓	✓	✓	✓	○	○	○	
CRETA 1.6 PULSE	65 240	64 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	
CRETA 2.0 PULSE	82 490	82 490	-	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	
CRETA 2.0 PRESTIGE	89 490	89 490	-	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	
ELANTRA 2.0	64 990	[illegible]	-	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	
ELANTRA 2.0 TDP	114 990	[illegible]	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
HB20 1.0 12V COMFORT	42 500	43 900	-11,3%	✓	✓	✓	○	○	○	○	
HB20 1.0 12V OCEAN	48 755	48 755	-11,3%	✓	✓	✓	○	○	○	○	
HB20 1.0 12V TURBO	49 830	48 345	-11,3%	✓	✓	✓	○	○	○	○	
HB20 1.6 16V	56 880	[illegible]	11,9%	✓	[illegible]	✓	✓	✓	✓	✓	
HB20 1.6 16V PREMIUM	63 890	61 300	-11,3%	✓	✓	✓	✓	✓	○	○	
HB20 R SPEC 1.6 16V	61 330	57 900	-11,3%	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	
HB20S 1.0 12V COMFORT	50 065	[illegible]	8,1%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
HB20S 1.0 12V TURBO	54 065	45 485	-	✓	✓	✓	○	○	○	○	
HB20S 1.6 16V COMFORT	56 615	51 500	-8,1%	✓	✓	✓	✓	✓	○	○	
HB20S 1.6 16V PREMIUM	67 465	65 200	-8,1%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	○	
HB20X 1.6 16V STYLE	59 645	57 300	-8,0%	✓	✓	✓	✓	○	○	✓	
HB20X 1.6 16V PREMIUM	68 235	64 245	-8,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
IX35 2.0 FLEX AUT.	88 880	86 000	-10,9%	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	
I30 1.8	85 980	86 000	-13,9%	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	
SANTA FE 3.3 V6	170 990	170 990	-17,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
SANTA FE 3.3 V6	192 990	192 300	-17,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
GRAND S. FE 3.3 V6	199 990	199 990	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
TUCSON GLS 2.0 16V AUT.	89 990	88 300	-14,3%	✓	✓	✓	○	✓	○	✓	
NEW TUCSON 1.6 16V AUT.	138 990	138 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

JAC	41 CONCESSIONÁRIAS										0800-5228888
	TABELA	REAL	DESC	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL	
J2 1.4	36 990	36 000	-12,2%	✓	✓	✓	✓	○	○	○	
J3 S 1.5 FLEX HATCH	39 990	40 000	-	✓	✓	✓	✓	-	-	-	
J3 S 1.5 FLEX SEDAN	41 990	41 000	-	✓	✓	✓	✓	○	○	○	
J6 1.5	54 990	58 000	-22,5%	✓	✓	✓	✓	○	○	✓	
J8 2.0	80 990	80 000	-17,1%	✓	✓	✓	✓	○	○	✓	
T5 1.5	68 990	-	-	✓	✓	✓	✓	○	○	✓	
T5 1.5 CVT	71 490	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	
T6 2.0	78 990	-	-	✓	✓	✓	✓	○	○	○	

JAGUAR	35 CONCESSIONÁRIAS										(11) 3061-1322
	TABELA	REAL	DESC	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL	
F-TYPE 3.0 V6 TURBO	459 092	[illegible]		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
F-TYPE S	537 793	[illegible]		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
F-TYPE S CONVERSÍVEL	543 071	524 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
F-TYPE R COUPÉ V8	782 757	752 700	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
F-TYPE SVR COUPÉ V8	883 118	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
F-PACE PRESTIGE	309 700	309 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
F-PACE S	406 900	[illegible]		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
XE PURE 2.0	161 560	161 600	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
XE S V6 3.0	324 080	181 800	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
XF PRESTIGE 2.0 16V	253 120	253 120	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
XF S 3.0 16V	388 820	381 100	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
XFR 5.0 V8	459 500	417 700	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
XJ R-SPORT 3.0 V6	511 255	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
XJ PORTFÓLIO 3.0 V6	472 400	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

JEEP	180 CONCESSIONÁRIAS										0800-7037180
	TABELA	REAL	DESC	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL	
COMPASS SPORT 2.0 FLEX	103 490	98 990	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
COMPASS LONGITUDE 2.0 FLEX	112 490	106 990	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
COMPASS LONGITUDE 2.0 DIESEL	137 990	132 990	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
COMPASS TRAILHAWK 2.0 DIESEL	154 990	149 990	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
CHEROKEE 3.2 V6 LIMITED	184 900	[illegible]	[illegible]	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
GRAND CHEROKEE LAREDO V6	184 900	[illegible]	[illegible]	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
GRAND CHEROKEE LIMITED V6	229 900	229 900	-18,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
G. CHEROKEE LIMITED DIESEL	289 900	289 900	-18,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
RENEGADE 1.8 FLEX	72 990	[illegible]	-	✓	✓	✓	✓	○	✓	✓	
RENEGADE SPORT 1.8	79 490	79 500	-	✓	✓	✓	✓	■	✓	✓	
RENEGADE SPORT 2.0 DIESEL	115 990	116 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
RENEGADE LONGITUDE 1.8	90 490	91 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
RENEGADE LIMITED 1.8	97 990	98 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
RENEGADE LONG. 4x4 DIES.	129 490	[illegible]	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
RENEGADE TRAILHAWK 4x4 DI.	136 990	137 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
WRANGLER SPORT V6	184 900	188 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

KIA	130 CONCESSIONÁRIAS										0800-7711011
	TABELA	REAL	DESC	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL	
CADENZA 3.5 V6	154 800	165 000	-22,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
CERATO 1.6 16V	79 990	69 000	-13,7%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	
GRAND CARNIVAL	244 900	249 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
MOHAVE EX 3.0 V6 AUT.	219 900	226 000	21,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
OPTIMA EX 2.0 16V AUT.	106 900	107 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
PICANTO 1.0 FLEX MEC.	40 490	29 900	-	✓	✓	✓	✓	○	✓	✓	
SORENTO 3.3 V6 4x2	189 990	[illegible]		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
SOUL 1.6 16V FLEX	69 990	69 900	-10,0%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	
SPORTAGE 2.0 16V FLEX	112 890	106 900	-10,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

LAMBORGHINI	1 CONCESSIONÁRIA										(11) 3061-3300
	TABELA	REAL	DESC	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL	
HURACÁN 5.2 V10	2 800 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
AVENTADOR LP 700-4	4 100 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
AVENTADOR LP 700-4 ROADS.	4 900 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

LAND ROVER	35 CONCESSIONÁRIAS										0800-122733
	TABELA	REAL	DESC	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL	
DISCOVERY 3.0 TD V6 SE	363 000	325 000	-17,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
DISCOVERY 3.0 V6 HSE	389 000	383 700	-17,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
DISCOVERY SPORT SE 2.0	221 996	217 700	-17,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
DISCOVERY SPORT SE DIESEL	240 586	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
RANGE R. EVOQUE SE	228 500	217 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
R. ROVER EVOQUE HSE DYN.	252 900	249 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
R. ROVER EVOQUE CONVERS.	282 500	282 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
R. ROVER EVOQUE SE DIESEL	248 500	230 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
R. ROVER SPORT S 3.0 V6	382 100	418 200	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
R. ROVER SPORT HSE 3.0 TD V6	457 600	418 200	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
R. ROVER SPORT HST 3.0 TD V6	482 367	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
R. ROVER SPORT 5.0 V8	725 100	599 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
R. ROVER VOGUE 4.4 V8 DIESEL	567 400	606 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
R. ROVER SV AUTOBIOG. 5.0 V8	899 000	[illegible]		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

LIFAN	42 CONCESSIONÁRIAS										(11) 4828-0763
	TABELA	REAL	DESC	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL	
530 1.8	41 990	41 990	-	✓	✓	✓	✓	○	○	○	
330 TALENT 1.8 16V	59 990	-	-28,0%	✓	✓	✓	✓	○	○	✓	
330 VIP 1.8 16V	63 990	-	-28,0%	✓	✓	✓	✓	○	○	✓	

LEXUS	9 CONCESSIONÁRIA										0800-7030206
	TABELA	REAL	DESC	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL	
CT 200H 1.8 HÍBRIDO	194 000	158 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
ES 350 3.5 V6 AUT.	229 000	229 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
NX 200T 2.0 TURBO LUXURY	216 300	224 600	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
RX 350 3.5 V6 AUT.	267 000	267 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
RX 350 3.5 V6 F-SPORT AUT.	352 850	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
LS 460L 4.6 V8 AUT.	545 000	545 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

MASERATI	1 CONCESSIONÁRIA										(11) 3887-0188
	TABELA	REAL	DESC	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL	
GHIBLI 3.0 V6	580 000	580 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
GRANTURISMO SPORT	980 000	980 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

LEVANTE SPORT 3.0	850 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
QUATTROPORTE 3.0 V6	1 350 000	1 290 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

MERCEDES-BENZ — 58 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7772834

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
A 200	149 900	139 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
A 250 2.0 TURBO	204 900	194 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
B 200 TURBO SPORT	155 900	140 900	-9,6%	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
C 180 AVANTGARDE	186 900	162 900	-16,4%	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
C 200 AVANTGARDE	186 900	160 900	-16,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
C 250 TURBO SPORT	225 900	-	-16,4%	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
C 250 COUPÉ	267 900	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
C 43 AMG 4MATIC	397 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
C 63 AMG S COUPE	816 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
C 450 AMG	577 900	543 900	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
CLS 400	420 900	396 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CLA 200 URBAN	172 900	153 900		✓	✓	✓		✓	✓	✓
CLA 45 AMG	934 900	899 900		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E 250 AVANTGARDE	318 900			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GLA 200 ADVANCE	168 900	156 900	-16,7%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GLC 250 2.0 TURBO	282 900	229 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GLC 250 2.0 COUPE	308 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GLE 3500 4MATIC	405 900	405 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GLE COUPE 350	368 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
S 500 L 4.7 V8 BITURBO	681 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
S 63 L AMG S 5.5 V8	1 059 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
AMG SL 63 3.0 V8	864 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

MINI — 28 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7073578

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CLUBMAN 2.0 TURBO	179 950	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S EXCLUSIVE	134 950		-16,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S TOP	141 950		-16,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S 5 PORTAS	122 950	139 950	-16,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER SEVEN	149 950	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S TOP 5 PORTAS	147 950	-	-16,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S COUPÉ	130 950	129 400	-16,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER JOHN C. WORKS	184 950	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S COUNTRYMAN EXCL.	146 950	147 000	-16,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

MITSUBISHI — 170 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7020404

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
ASX 2.0 OUTDOOR 4X4	102 990	100 500	12,6%	✓	✓	✓	-	0	-	✓
ASX 2.0 OUTDOOR 4X2	107 990	109 000	-	✓	✓	✓	-	✓	-	✓
ASX 2.0 4X2 AUT.	104 990	-	-12,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
ASX 2.0 AWD	118 990	117 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ASX 2.0 S	127 990	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LANCER S EDÃ 2.0 MANUAL	65 190	70 000	-17,1%	✓	✓	✓	-	0	-	-
LANCER S EDÃ 2.0 HL AUT.	71 190	74 000	-17,1%	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
LANCER S EDÃ 2.0 GT	88 190	92 000	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
L200 TRITON HLS 2.4	91 990		-13,5%	✓	✓	✓	-	-	-	-
L200 TRITON GLX 3.2	114 990	108 900	-13,5%	✓	✓	✓	-	-	-	-
L200 TRITON HPE 2.4	164 990	123 900	-13,5%	✓	✓	✓	-	✓	-	✓
L200 TRITON SAVANA 3.2	131 990	131 000	-13,5%	✓	✓	✓	-	✓	-	✓
L200 TRITON SPORT 2.4 GLS	131 990		-	✓	✓	✓	✓	0	✓	✓
L200 TRITON SPORT 2.4 HPE	164 990			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
OUTLANDER 2.0 16V AUT.	135 990	131 000	-14,3%	✓	✓	✓	-	✓	-	✓
OUTLANDER 2.2 16V AUT.	181 000	-	-14,3%	✓	✓	✓	-	✓	-	✓
PAJERO FULL 3.2	299 990		-14,3%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PAJERO HPE 3.5 V6 FLEX	188 990	180 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

NISSAN — 180 CONCESSIONÁRIAS — 0800-0111090

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
FRONTIER 2.5 S 4x4	118 990	120 900	-24,4	✓	✓	✓	0	0	-	-
FRONTIER 2.5 4x4 ATTACK	140 990	142 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
FRONTIER 2.5 SL 4X4	159 990	145 000	-	✓	✓	✓	0	✓	-	-
FRONTIER 2.3 4X4	168 700		-	✓	✓	✓	0	✓	✓	✓
GT-R PREMIUM	900 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
KICKS 1.6 SV CVT	84 990	69 990	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
KICKS 1.6 SL CVT	91 990	88 990	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MARCH 1.0 CONFORTO	38 780	38 780	-11,0%	✓	✓	✓	-	-	-	0
MARCH 1.0 S	41 690	41 690	-11,0%	✓	✓	✓	-	-	-	0
MARCH 1.6 SV	48 280	48 280	-11,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MARCH 1.6 SV CVT	54 090	54 090	-11,0%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
MARCH 1.6 SL	54 880	54 080	-11,0%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
MARCH 1.6 SL CVT	58 390	-	-11,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SENTRA 2.0 S	78 990	78 000	-12,5%	✓	✓	✓	-	✓	✓	
SENTRA 2.0 SV	84 990	78 000	-12,5%	✓	✓	✓	-	✓	✓	-
SENTRA 2.0 SL	95 290	88 000	-12,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
VERSA 1.0 CONFORTO	44 700		-14,4%	0	✓	✓	-	-	-	0
VERSA S 1.0	48 490	48 000	-14,4%	✓	✓	✓	-	-	-	0
VERSA SV 1.6	53 690	53 200	-14,4%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
VERSA SV CVT 1.6	58 490	58 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
VERSA SL 1.6	60 190	59 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
VERSA UNIQUE 1.6	66 790	66 300	-14,4%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓

PEUGEOT — 108 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7032424

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
208 ACTIVE 1.2	51 190	48 000	-11,6%	✓	✓	✓	•	•	•	0
208 ALLURE 1.2	57 990	55 900	-11,6%	✓	✓	✓	-	-	-	0
208 GRIFFE 1.6 AUT.	67 990	64 900	-11,6%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
208 GT THP 1.6 AUT.	81 990	80 000	-11,6%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
308 1.6 THP ALLURE	80 590	81 500	-14,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
408 1.6 GRIFFE THP	89 590	88 500	-17,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2008 1.6 ALLURE	72 990	70 000	-	✓	✓	✓	✓	0	-	✓
2008 1.6 ALLURE AUT.	76 590			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2008 1.6 GRIFFE AUT.	82 490	78 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
2008 1.6 THP GRIFFE	87 990		-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
2008 1.6 THP 16V GRIFFE	118 990	106 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

PORSCHE — 8 CONCESSIONÁRIAS — (11) 3861-9544

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
911 TURBO 3.8	897 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 TURBO S 3.8	1 259 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 CARRERA	599 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 CARRERA S CABRIO	698 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 CARRERA 4S COUPÉ	685 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 TARGA 4	591 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 TARGA 4S	730 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
718 BOXSTER 2.0	368 000		-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
718 BOXSTER S 2.5	496 000	442 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CAYENNE 3.6 V6	398 000	388 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CAYENNE S E-HYBRID	492 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CAYENNE S 4.8 V8 TIPTRONIC	600 000	477 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CAYENNE TURBO S 4.8 V8	952 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
718 CAYMAN 2.0	346 000	367 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
718 CAYMAN S 2.5	446 000	442 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MACAN	333 000	319 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MACAN S	427 000	409 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MACAN TURBO 3.6	542 000			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PANAMERA 4S 2.9	758 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PANAMERA TURBO 4.8 V8	981 000	931 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

RAM — 48 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7097140

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
2500 LARAMIE 6.7 4X4	259 900	261 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	-

RENAULT — 298 CONCESSIONÁRIAS — 0800-0555615

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CAPTUR 1.6 ZEN	78 900	78 900	-	✓	✓	✓	-	■	✓	0
CAPTUR 2.0 INTENSE	88 490	88 490		✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
DUSTER 1.6 EXPRESSION	69 200	63 000	-13,7%	✓	✓	✓	-	■	-	-
DUSTER 1.6 DAKAR 16V	75 290	-	-	✓	✓	✓	✓	■	✓	✓
DUSTER 2.0 DYNAMIQUE	84 129	-	-13,7%	✓	✓	✓	✓	✓		
DUSTER 2.0 DYNAMIQUE	86 629	81 000	-13,7%	✓	✓	✓	✓	■	-	0
DUSTER OROCH 1.6 EXPRES.	69 990	69 990		✓	✓	✓	0			0
DUSTER OROCH 1.6 DYNAM.	70 500	66 700	-	✓	✓	✓	0	-	-	0
DUSTER OROCH 2.0 DYNAM.	76 500	70 700	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓

FLUENCE 2.0 PRIVILÈGE	109 800	98 000	-10,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LOGAN 1.0 AUTHENTIQUE	45 300	44 000	-10,7%	0	✓					
LOGAN 1.0 16V EXPRESSION	48 200	43 500	-10,7%	✓	✓	✓	0	-	-	0
LOGAN 1.6 EXPRESSION	52 750	47 000	-10,7%	✓	✓	✓	0	0	-	0
LOGAN 1.6 DYNAMIQUE	54 490	51 000	-10,7%	✓	✓	✓	0	0	-	0
SANDERO 1.0 16V AUTHENT	42 400		-8,2%	0						
SANDERO 1.0 16V EXPRES.	44 850	39 900	8,2%				0			0
SANDERO 1.6 EXPRESSION	48 170	39 700	-8,2%	✓	✓	✓	0	0	-	0
SANDERO 1.6 DYNAMIQUE	51 900	48 000	-8,2%	✓	✓	✓	0	0	-	0
SANDERO 1.6 GT LINE	54 890	48 000	-8,2%	✓	✓	✓	0	0	-	0
SANDERO 1.6 STEPWAY	58 790	52 900	-8,2%	✓	✓	✓	0	0	-	0
SANDERO 2.0 R.S.	82 500	59 880	-8,2%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓

ROLLS-ROYCE	1 CONCESSIONÁRIA									3078-5252
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AJT	ESP	MUL
GHOST SERIES II	3 750 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
WRAITH	3 850 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

SUBARU	12 CONCESSIONÁRIAS									0800-551271
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AJT	ESP	MUL
FORESTER 2.0 16V S	131 800	113 400	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FORESTER 2.5 16V XT TURBO	152 800	152 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
IMPREZA 2.0 SEDÃ 4x4 MEC.	104 900	105 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LEGACY 3.6 4x4 AUT.	161 800	152 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
OUTBACK 3.6 6 CIL. 24V	172 900	153 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
STI 2.5	207 900	195 000								
WRX 2.0 DIT	158 800	158 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XV	112 900	109 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

SUZUKI	45 CONCESSIONÁRIAS									0800-7703380
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AJT	ESP	MUL
VITARA 1.6 16V 4ALL	79 990	78 700	-	✓	✓	✓	✓	0	0	✓
VITARA 1.4 TURBO 4SPORT 4X2	107 990	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GRAND VITARA 2.0 MEC.	85 990	85 900	-	✓	✓	✓	-	0	-	-
JIMNY 1.3 4x4 MANUAL	65 990	63 000	-13,1%	✓	✓	✓	-	-	-	0
SCROSS 1.6 4STYLE 4X2	95 990						-	0		
SCROSS 1.6 STYLE 4X4	115 990	108 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

TAC	2 CONCESSIONÁRIAS									(61) 3542-2284
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AJT	ESP	MUL
TAC 2.9 DIESEL 4X4	89 900	90 000	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓

TOYOTA	216 CONCESSIONÁRIAS									0800-7030208
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AJT	ESP	MUL
CAMRY 3.5 V6 AUT.	204 990	180 000	13,5%							
COROLLA 1.8 GLI	80 990	90 000	-11,7%	✓	✓	✓	-	✓	✓	-
COROLLA 2.0 XEI	99 990		11,7%							
COROLLA 2.0 XRS	108 990	-	-11,7%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COROLLA 2.0 ALTIS	114 990		11,7%							
ETIOS 1.3 X	45 990		10,8%				0	0		
ETIOS 1.5 XS	51 190	50 400	-10,8%	✓	✓	✓	0	0	-	-
ETIOS 1.5 XLS AUT.	61 290	60 500	-10,8%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
ETIOS 1.5 PLATINUM	62 490	64 700	-10,8%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
ETIOS 1.5 CROSS	64 490	-	-10,8%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
ETIOS SEDAN 1.5 X	50 690		12,4%				0	0		
ETIOS SEDAN 1.5 XLS AUT.	64 190		12,4%						-	-
ETIOS SEDAN PLATINUM 1.5	68 390		-12,4%					✓	-	-
HILUX CD SR 2.7 FLEX 4x2	113 290		11,2%							
HILUX CD SRV 2.7 FLEX 4x4	133 070		11,2%							
HILUX CD 2.8 SRV DIESEL 4x4	168 670		11,2%							
HILUX CD 2.8 SRX DIESEL 4x4	169 970	150 000	-11,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SW4 4.0 SRX 4.0 4x4 5 LUG	225 590		11,0%							
SW4 4.0 SRX 2.8 4x4 0, 7 LUG.	241 990	241 800	-12,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PRIUS 1.8 VVT-I	126 800									
RAV4 2.0 4x2	158 290	158 290	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

TROLLER	20 CONCESSIONÁRIAS									0800-7033673
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AJT	ESP	MUL

T4 3.2 DIESEL	127 087	110 000	-	✓	✓	✓	-	-	-	-

VOLKSWAGEN	800 CONCESSIONÁRIAS									0800-1052775
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
AMAROK S 2.0T	113 890	104 000	-10,4%	✓	✓	0	0	-	✓	-
AMAROK TRENDO 2.0T	148 990		-10,4%		✓	✓	0	✓	✓	✓
AMAROK CD HI 2.0T	167 890		10,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CROSSFOX 1.6	68 790	68 700	-12,1%	0	✓	✓	✓	0		
FOX 1.0 4P TRENDLINE	48 890	48 400	-0,8%	0	✓	0	-	-	-	-
FOX 1.0 4P COMFORTLINE	50 190	49 600	-0,8%	0	✓	0	-			-
FOX 1.6 COMFORTLINE	59 990	59 400	-0,8%	0	✓	0	-	✓	-	-
FOX 1.6 HIGHLINE	59 790		0,8%	0	✓	✓	-	0	-	-
FUSCA 2.0 TSI	124 700			✓	✓	✓	✓		✓	
GOL 1.0 TRENDLINE 2P	36 630		11,6%	0	0	0	-	-	-	0
GOL 1.0 TRENDLINE 5P	38 690		-11,6%	0	0	0	-	-	-	0
GOL 1.6 TRENDLINE	44 150		11,6%	0	0	0	-	-	-	0
GOL 1.6 COMFORTLINE	52 090		11,6%	✓	✓	✓	0	0	-	0
GOL 1.6 HIGHLINE	57 080		11,6%	✓	✓	✓	-	0	-	-
JETTA 1.4 TSI TRENDLINE MEC.	80 741		-17,6%	✓	✓	✓	✓	0	✓	✓
JETTA 1.4 TSI COMFORTLINE	83 836	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
JETTA 2.0 TSI HIGHLINE DSG	108 248	114 600	-12,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF 1.6 COMFORTLINE MEC.	77 247	78 130	-13,2%	✓	✓	✓	✓	0	✓	✓
GOLF 1.0 TSI COMFORT. MEC.	77 247	74 900	-13,2%	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
GOLF 1.4 HIGHLINE AUT.	107 800		-13,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF 2.0 GTI	132 250		13,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF VARIANT 1.4 COMFORT	97 020		10,1%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF VARIANT 1.4 HIGHLINE	107 800	105 500	-10,1%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PASSAT COMFORTLINE 2.0 TSI	164 800	161 200		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PASSAT HIGHLINE 2.0 TSI	177 432			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SAVEIRO C.S. ROBUST 1.6	46 205		11,4%	0	0	0				
SAVEIRO TRENDO CAB. S. 1.6	51 148		11,4%	0	0	0	-		-	
SAVEIRO TRENDO. CAB. EST. 1.6	56 384		11,4%	0	✓	0				
SAVEIRO CROSS 1.6	70 390		11,4%	0	✓	✓	✓			
SAVEIRO CAB. DP. TREN. 1.6	59 808		11,4%	0	✓	✓	✓	-	-	-
SAVEIRO CAB. DP. 1.6 HIG.	67 087		11,4%	0	✓	✓	✓			
SAVEIRO CAB. DP. 1.6 CROSS	73 814		11,4%	0	✓	✓	✓	-	-	-
SPACE CROSS 1.6	86 109	85 100	-10,2%	✓	✓	✓	✓	0		
SPACE FOX 1.6 TREND	68 018	68 100	-13,2%	✓	✓	✓	✓	-	-	-
SPACE FOX 1.6 HIGHLINE	79 681	78 700	-13,2%	✓	✓	✓	✓	0	✓	
TIGUAN 1.4 TSI 4x2	128 270	126 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TIGUAN 2.0 TSI 4x4	158 220	154 900	-13,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TOUAREG 3.6 V6 4x4	337 830	314 150	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
UP! 1.0 TAKE 2 PORTAS	35 560		-8,4%	0	0	0	-	-	-	-
UP! 1.0 TRACK	46 803	-	-8,4%	✓	-	✓	-	-	-	
UP! 1.0 MOVE TSI	50 123		8,4%	✓	✓	✓	0	0		0
UP! 1.0 HIGH	51 922	50 800	-8,4%	✓	✓	✓	-	-	-	0
UP! 1.0 HIGH TSI	55 717		8,4%	✓	✓	✓	-			0
UP! 1.0 SPEED TSI	55 717	55 200	-8,4%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
VOYAGE 1.0 TRENDLINE	45 350		10,3%	0	0	0	-	-	-	-
VOYAGE 1.6 TRENDLINE	48 778		10,3%	0	0	0				
VOYAGE 1.6 COMFORTLINE	54 458	54 450	-10,3%	✓	✓	✓	✓	0	-	0
VOYAGE 1.6 HIGHLINE	60 827	60 320	-10,3%	✓	✓	✓	✓	0	-	0

VOLVO	28 CONCESSIONÁRIAS									0800-7077600
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
S60 T5 2.0 DRIVE-E MOMENTUM	139 950	148 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
S60 T6 R DESIGN 2.0 DRIVE-E	215 950					✓	✓	✓	✓	✓
V40 T3 2.0 KINETIC	129 990		-15,5%		✓	✓	✓	✓	✓	✓
V40 T4 2.0 CROSS COUNTRY	158 900		-15,5%		✓	✓	✓	✓	✓	✓
V60 T4 2.0 KINETIC	158 950					✓	✓	✓	✓	✓
V60 T4 2.0 MOMENTUM	172 850	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
V60 T5 2.0 R-DESIGN	238 850	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC60 T5 MOMENTUM	175 850		15,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC60 T5 2.0 R-DESIGN	189 850	184 000	-15,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC60 T6 INSCRIPTION 2.0	363 000		-15,4%	✓	✓	✓	✓			
XC60 D5 DIESEL 2.4	199 000	200 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC90 T6 MOMENTUM 2.0	319 000		-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC90 D5 MOMENTUM 2.0	369 950	369 950	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC90 T6 INSCRIPTION	456 950	456 950	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

RANKING DOS TESTES

Um resumo dos carros testados (com gasolina) por QUATRO RODAS

OS MAIS ECONÔMICOS*

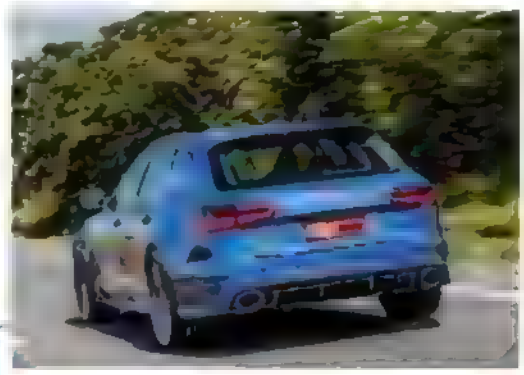
HATCHES COMPACTOS	
1 VW MOVE UP! 1.0 TURBO	15,1
2 FIAT MOBI DRIVE 1.0 GSR	14,9
3 VW SPEED UP! 1.0 TURBO	14,5
4 FIAT MOBI DRIVE 1.0	14,3
5 VW FOX BLUEMOTION 1.0	14,2

SEDÃS MÉDIOS	
1 HONDA CIVIC EXL 2.0	12,8
2 HONDA CITY EXL	12,5
MERCEDES-BENZ C 180 AVANTGARDE	12,5
4 KIA CERATO	12,1
5 CHEVROLET CRUZE LTZ 1.4 TURBO	11,8

CUPÊS E HATCHES ESPORTIVOS	
1 BMW i8	24,2
2 SUZUKI SWIFT SPORT R 1.6	12,4
3 AUDI A1 AMBITION 1.4 TURBO	12,0
MINI COOPER S 2.0 TURBO	12,0
5 DS 3 1.6 TURBO	11,1

SUVS, PICAPES E OUTROS	
1 VOLVO XC90 HYBRID	34,5
2 TOYOTA PRIUS HYBRID	23,8
3 FORD FUSION TITANIUM HYBRID	19,2
4 SUZUKI VITARA 1.4 TURBO	14,3
5 FORD KA+ SE 1.0	12,5

* Consumo urbano (em km/l)



OS MAIS RÁPIDOS**

HATCHES COMPACTOS	
1 FORD FIESTA TITANIUM 1.0 TURBO	9,5
2 HYUNDAI HB20 1.6	10,6
3 VW SPEED UP! 1.0 TURBO	11,0
4 VW FOX HIGHLINE 1.6	11,1
NISSAN MARCH SL CVT 1.6	11,1

SEDÃS MÉDIOS	
1 AUDI A4 AMBITION 2.0 TURBO	6,1
2 AUDI A3 SEDAN 2.0 TURBO	6,8
3 MERCEDES-BENZ C 250	7,0
4 BMW 320I ACTIVEFLEX	7,1
5 VW JETTA HIGHLINE 2.0 TURBO	7,5

CUPÊS E HATCHES ESPORTIVOS	
1 PORSCHE 918 SPYDER	2,8
2 PORSCHE 911 TURBO 3.8	3,1
3 NISSAN GT-R	3,3
4 AUDI R8 PLUS V10	3,4
5 PORSCHE 911 CARRERA S	3,8

SUVS, PICAPES E OUTROS	
1 AUDI RS 6 AVANT PERF. V8 4.0	3,6
2 AUDI RS 7 PERFORMANCE V8 4.0	3,7
3 MERCEDES-AMG E 63 V8 5.5	4,0
4 MERCEDES-AMG S 63 L	4,2
5 AUDI A8 4.0 TFSI QUATTRO	4,9

** 0 a 100 km/h (em segundos)

MELHORES FRENAGENS***

HATCHES COMPACTOS	
1 CHEVROLET ONIX ACTIV 1.4	60,7
2 VW SPEED UP! 1.0 TURBO	61,2
3 VW FOX PEPPER 1.6	61,6
4 FIAT UNO SPORTING 1.4	62,1
5 VW TAKE UP! 1.0	63,0

SEDÃS MÉDIOS	
1 CHEVROLET CRUZE LTZ 1.8	55,7
2 VW JETTA 1.4 TURBO	58,2
3 AUDI A3 SEDAN 1.8 TURBO	58,9
4 AUDI A4 AMBITION 2.0 TURBO	59,5
5 FORD FOCUS SEDAN 2.0	60,0

CUPÊS E HATCHES ESPORTIVOS	
1 PORSCHE 918 SPYDER	51,4
2 PORSCHE 911 TURBO 3.8	52,5
3 PORSCHE 911 CARRERA S	53,6
4 AUDI R8 PLUS V10	56,9
5 CHEVROLET CAMARO FIFTY V8	57,0

SUVS, PICAPES E OUTROS	
1 AUDI A6 2.0 TURBO	53,0
JAGUAR XJ	53,0
3 AUDI A3 CABRIOLET 1.8 TURBO	54,5
4 MERCEDES-AMG E 63 V8 5.5	54,7
5 MERCEDES-AMG CLA 45	56,1

*** Frenagem de 120 a 0 km/h (em metros)

COMO É O NOSSO TESTE

Aceleração: no 0 a 100 km/h, fazemos seis passagens (três em cada sentido da pista), descartamos a melhor e a pior e publicamos a média dos quatro tempos válidos. Nos esportivos com controle de largada, fazemos todas as medições com o dispositivo ativado.

Frenagem: simula situação de pânico, pressionando o pedal com força total.

Consumo: há dois ciclos que simulam a condição de rodagem em cidade e estrada. No rodoviário, a velocidade é constante a 100 km/h. No urbano, o carro percorre um circuito com trocas de marcha e velocidades controladas em cada trecho. Há até paradas e saídas para simular um semáforo. Os ciclos são exclusivos da QUATRO RODAS, mas criados a partir da norma NBR-7024.

A concorrência agradece

O novo Honda NSX era para ser um superesportivo à altura de Ferrari, Lambo e McLaren. Mas não passa de um carro interessante e bonitinho. E nada mais

Naqueles tempos em que você podia ir a pe da Franca ate a Inglaterra e barro era um material de construção popular, a Honda decidiu que queria construir um supercarro com um motor V10. Ele seria, segundo a marca, o substituto do antigo NSX, e eu fiquei bem empolgado. Eu ligava sempre para a Honda para ver como o projeto estava, e eles me diziam "muito bem", mas que houve pequenos atrasos devido à era do gelo, à erupção do Krakatoa ou algum outro distúrbio geologico.

Um dia eles me disseram que tiveram de mudar o interior, porque o corpo do homem moderno tinha um formato diferente do seu antecessor, o Neandertal. Depois o V10 perdeu sua aura de ser o motor da F-1. Então, a Honda anunciou que o novo carro seria do tipo híbrido, com motores elétricos e um V6 turbo. Isso também parecia muito empolgante, especialmente quando McLaren, Ferrari e Porsche estavam se dedicando a essa combinação.

Eu ligava para a Honda ano após ano e a resposta era sempre que ele estava em testes. Comecei a achar que o novo NSX era uma maquina que existia só nos sonhos da Honda.

JEREMY CLARKSON

É jornalista, ex-apresentador do programa *Top Gear* e celebridade amada pelos fãs e odiada por algumas marcas

E então, no ano passado, anunciaram que o carro estava pronto. E tenho de admitir que ele parecia bom. Bem baixo e bem largo – de fato, mais largo do que quase qualquer outra coisa rodando nas estradas. Também parecia ser um projeto inteligente, já que seu V6 biturbo central de 507 cv tem um motor elétrico de 47 cv para fornecer potência enquanto os turbos não estão prontos para entregar a força total.

Além disso, cada roda dianteira tinha um motor elétrico de 36 cv, o que fazia desse supercarro de visual relativamente convencional não ser nada disso por baixo da carroceria. Pode imaginar a potência computacional necessária apenas para manter todas as quatro rodas girando na mesma velocidade?

Quando se começa a considerar essas coisas, dá para entender por que levou tanto tempo para levar o NSX da fase de esboços "um carro assim não ia ser legal?" até as lojas. Especialmente quando você entra nele e percebe que, apesar da complexidade nos bastidores, vem com um volante normal, pedais normais, borboletas normais para o câmbio de nove marchas e um preço normal. Não estou exagerando. Por 143.950 libras (R$ 564.000), ele custa um quinto da alternativa híbrida da Porsche. No papel, então, o NSX parece uma alternativa realista à Ferrari 488 GTB, Lamborghini Huracán e do carro que a McLaren acabou de lançar. Só que não.

O problema é que suas reações não são tão rápidas assim. Se você estiver andando no modo Quiet (silencioso) – o que vai querer fazer a maior parte do tempo, porque as outras opções de ajuste tornam o carro barulhento, beberrão e pulando feito um cabrito – e pisar fundo, há um momento perceptível em que o sistema computacional do carro está pensando: "Ok. Só um momento... Que marcha vou selecionar? Quarta? Quinta? Vamos fazer uma reunião sobre isso, e nesse meio-tempo vamos ver se podemos determinar de quanta potência cada roda precisa. Vamos começar com a dianteira esquerda...". Enquanto isso, o motorista do Vectra que você estava tentando ultrapassar está em casa, assistindo a *Game of Thrones*. Então, toda a tecnologia híbrida superinteligente não entrega a potência que você esperava. Até daria para aceitar, caso ela proporcionasse economia de combustível. Mas isso tampouco acontece. Não espere fazer mais do que 8,5 km/l.

Parece que a Honda trabalhou duro para fazer um híbrido de alto desempenho e completou com peças que estavam no chão: tudo que você toca parece de baixa qualidade

E tem a dirigibilidade. Seria de se imaginar que, com sua esquisita tração nas quatro rodas, o carro teria 1 tonelada da aderência, e isso talvez seja verdade. Mas você não vai querer descobrir de verdade, porque está ciente de que este é um carro pesado e quase 1 tonelada do seu peso está na traseira. Então, se você passar do limite de aderência, será como lutar para recolocar no lugar uma estátua de mármore.

Além disso, a direção é entorpecida. E há um bamboleio curioso quando o carro entra em uma curva, como se a suspensão estivesse tendo uma pequena discussão consigo mesma sobre o que deveria fazer.

Como uma máquina para apaixonados por carros, não é páreo para seus rivais da McLaren, Lamborghini e Ferrari. Mas as coisas ficam piores. Os quebra-sóis são do tamanho de selos e parecem ter vindo de uma van de entrega soviética, a buzina parece a de um carrinho de criança a pedal e o GPS é lamentável. Eu suspeito que esse GPS é o mesmo que vem em um Honda Fit ou Civic.

E daí tem o sistema de som, com a qualidade de estação de rádio AM pirata dos anos 70. Até que não me importaria, mas o ronco do motor não compensa. O NSX antigo fazia um rugido de admissão inebriante quando você acelerava; no novo, só um barulho acascalhado. Ao qual você não presta atenção, pois está preocupado em ver se o carpete está preso sob o pedal do acelerador.

Mas o pior de tudo é o marcador de combustível. Não sou obsessivo-compulsivo, como qualquer um que tenha visto minha mesa pode comprovar, mas o ponteiro não é centrado, então ele sempre me parecia estrábico. O que me deixou maluco.

Depois de conviver com o NSX por alguns dias, você fica com a impressão de que os engenheiros trabalharam duro nas partes difíceis de fazer de um híbrido de alto desempenho, e então completaram com peças que estavam no chão da fábrica. Tudo o que você toca e vê parece de baixa qualidade ou irritante.

Num programa de TV recente, meu colega James May disse que gostou do NSX porque o achou interessante. Depois falou que sua aparente falta de aceleração tinha algo a ver com Newton metros por polegada quadrada, e que a natureza linear da entrega do motor elétrico... Lamento que, nesse ponto, eu já estava cochilando. Mas ele está certo numa coisa: este carro é interessante. E bonitinho. Mas isso, infelizmente, é tudo o que ele tem para oferecer. QR

Um V6 turbo e três elétricos: potência combinada de 580 cv

Apropriação cultural

Tradição de algumas montadoras que outras não hesitaram em copiar

POSIÇÃO ESTRATÉGICA

Qualquer um que entrasse numa revenda Land Rover em 2010 constataria um padrão da montadora: o nome da marca ou do modelo estampado no capô. Era assim com Defender, Freelander, Discovery ou Range Rover. Nesse ano, a Ford lançava no Brasil uma nova dianteira no EcoSport. E adivinha o que tinha no capô?

CARA DE UM, FOCINHO DO OUTRO

A grade em trapézio está nos Aston Martin desde sempre. E não é que ela foi parar nos Ford a partir de 2012, via o Fusion. Era um plágio sem risco de dar problema, já que a americana havia sido dona da Aston.

OPERAÇÃO BANCÁRIA

Nos Mercedes, os botões da regulagem dos bancos elétricos sempre ficaram nas portas, em vez de bancos, como é o padrão mundial. É tão genial que a Jaguar não resistiu: fez o mesmo com seu esportivo F-Type em 2013.

IDEIA ILUMINADA

As lanternas frisadas da Brasília, de 1978, são clássicas. Mas são cópia dos Mercedes do período. Aliás, a fabricante foi copiada pela mesma VW em outro item em 2002: o farol redondo do Classe E foi parar no Polo.

BUZINAÇO À FRANCESA

Até os anos 90, a Peugeot cultivava a tradição de manter o comando da buzina na alavanca do pisca. Em 2000, a GM resolveu embarcar nesse galicismo e lançou no Brasil o Celta com esse recurso.

QUESTÃO CAMBIAL

Ter câmbio na coluna de direção é algo bem americano. Já era assim há 60 anos. Hoje, os Mercedes ostentam a alavanca à direita, o que faz um novato acioná-la por engano ao tentar ligar o limpador de para-brisa.

ANTENADO NA MODA

Vinda dos BMW, a antena tubarão servia para melhorar a recepção (em especial do GPS) sem comprometer a estética. A onda agradou: a GM usou no Vectra e a Hyundai, no Creta em suas versões mais caras.

PARTIDA DE ESQUERDA

Até hoje a Porsche mantém a ignição à esquerda do volante, tradição dos carros que corriam em Le Mans. Mais de 50 anos depois, a ideia foi repetida pela Mitsubishi (L200 2017) e Citroën (C4 Lounge 2013).

CÂMBIO, PROSSIGA!

Quando se fala em CVT, logo se pensa num carro japonês. Por isso é de estranhar essa transmissão no Fluence. Mas há explicação: como a Renault é associada à Nissan, o sedã utiliza a mecânica do primo Sentra.

FOTOS: DIVULGAÇÃO

SE LIGA NA PARADA!

O freio de estacionamento acionado por pedal é comum nos modelos americanos, inclusive sedãs. Será que foi pensando neles que a japonesa Toyota passou a equipar seu híbrido Prius com o mesmo sistema?

“Você quer, você pode. Você conquista.”

“Quase nem acredito que eu consegui o carro dos meus sonhos de um jeito tão simples.
Foi com o Consórcio Unifisa, que um amigo me indicou. Vendi meu carro e dei um lance. Ganhei.
Agora estou pagando em pequenas parcelas sem juros. Foi o máximo.
O próximo plano vai ser um apartamento.”

José Cardoso dos Santos Neto
Operador de Produção - Contemplado pela Unifisa

Unifisa 21 anos

Comece a conquistar agora.
Ligue: (11) 5633-3333

www.unifisa.com.br

TROFÉU OURO NO XV Prêmio ABT
MELHOR ATENDIMENTO AO CLIENTE

Unifisa
CONSÓRCIO NACIONAL
Especialista em Consórcio

reifor
65 ANOS
65 anos de muita
energia
reifor
Hermetic
LIVRE DE MANUTENÇÃO
Faça revisões em seu veículo regularmente.
BATERIAS
reifor
www.reiforbaterias.com.br
Segurança
Desempenho
INMETRO
Maio 2017. Portaria Inmetro 301/2011.
* Especificações técnicas encontram-se na parte superior do produto.